

Antero Kyöstiö

Ruutanan tienhaarasta
Kotkansiivenkadulle



Tampereen Kaupunginkirjasto

**Ruutanan tienhaarasta
Kotkansiivenkadulle**

Kannen kuva:
Tampereen kaupunginkirjaston arkisto

ISBN 951-609-303-5
© Copyright Tampereen kaupunki

Taitto- ja painotyö
Siuronkosken Paino 2006

Antero Kyöstiö

Ruutanan tienhaarasta
Kotkansiivenkadulle

Muisteloita kirjastoautoista
40 vuoden ajalta

Tampereen Kaupunginkirjasto
2006

SISÄLLYSLUETTELO

	PIENI JOHDANNON TAPAINEN	7
I	MILLAINEN AUTO ON KIRJASTOAUTO	8
II	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN ALKUVAIHEET	8
III	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN ALKU KIRJASTOAUTOIKSI RAKENNETUILLA AUTOILLA	9
IV	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN ALKU TAMPEREELLA	10
	A. Miksi Tampereella tarvittiin kirjastoautoa	11
	B. Ensimmäisen kirjastoauton hankinta	14
	C. Toisen kirjastoauton hankinta	18
	D. Kaupunginkirjastoon perustetaan kirjastoauto-osasto vuonna 1972	22
V	TEISKON KIRJASTOAUTO	25
VI	KIRJASTOAUTOJEN UUSIMISET ALKOIVAT	34
VII	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN KRIISI	48
VIII	KIRJASTOPERÄVAUNUSUUNNITELMA	50
IX	KIRJASTOAUTO-OSASTON TYÖTILAT	52
X	KIRJASTOAUTON HENKILÖKUNTA	56
XI	KIRJASTOAUTOJEN PYSÄKKIPAIKAT, AIKATAULUT	62
XII	YHTEISTYÖ KOULUJEN JA PÄIVÄKOTIEN KANSSA	67

XIII	MUUT ERITYISRYHMÄT	74
XIV	AINEISTO	77
XV	KIRJASTOAUTOJEN ASIAKKAAT	80
XVI	LAINAUSJÄRJESTELMÄT, NEUVONTA	87
XVII	YHTEYDET KIRJASTOASTA	97
XVIII	KIRJASTOAUTON TALLI, HUOLTO JA KORJAUKSET	98
XIX	ONNETTOMUUKSIA	108
XX	KIRJASTOAUTON LAINAUSTILASTOT	111
XXI	KIRJASTOAUTOTOIMINNAN TULEVAISUUS TAMPEREELLA	112
XXII	LOPUKSI	114
XXIII	LÄHTEET	116

Esipuhe

Tampereen kaupunginkirjaston ensimmäinen kirjastoauto lähti reitille kesäkuussa 1966. Tähän päivään mennessä autoja on ollut kahdeksan. Pienestä muutaman hengen yksiköstä on kasvanut kirjastoautokeskus, joka vuonna 2006 tarjoaa kirjastoautopalveluja kahdella autolla.

Kirjastoauto-osaston pitkäaikainen osastonjohtaja Antero Kyöstiö on eläkepäivinänsä merkinnyt muistiin tapahtumia kirjastoautojen 40-vuotiselta taipaleelta. Anteron oman näköinen ja persoonallinen esitys ja näkemys antaa mainion kuvan kirjastoautotyöstä Tampereella. Antero on tallentanut tarkasti havaintojaan arjen tapahtumista poliittiseen päätöksentekoon.

Kirjastoautotyötä on tallennettu vähän, joten kiitämme Anteroa tästä valtavasta työstä, jonka hän on tehnyt. Lukiessa saa kokonaiskuvan kirjastoautotoiminnasta Tampereella ja samalla piirtyy henkilökuva vannoutuneesta kirjastoautolaisesta.

Kiitos, Antero!

Tampereella 06.09.2006

Marjut Pohjalainen
osastonjohtaja
kirjastoautokeskus

Tampereen kaupunginkirjaston
kirjastoautokeskuksen
henkilökunta

Pieni johdannon tapainen

Tämä pienen historiikin kirjoittaminen sai alkunsa syksyllä 2004. Tuolloin Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoauto-osaston henkilökunta kysyi minulta, enkö voisi kirjoittaa Tampereen kirjastoautotoiminnan historiaa autotoiminnan täyttäessä 40 vuotta kesällä 2006.

Osasto perusteli pyyntöään minulle kahdella tavalla. He vetosivat siihen, että koska olen ollut töissä osastolla yli 30 vuoden ajan ja niistä 30 vuotta osastonjohtajana, muistaisin parhaiten nuo vuosikymmenet. Toinen perustelu heillä oli se, että näin eläkeläisenä olen alkanut harrastuksena yleensäkin tutkia kirjastoautotoiminnan historiaa maassamme. Nuo perustelut olivat niin hyviä, vakuuttavia, että minulle ei jäänyt muuta mahdollisuutta kuin suostua.

Kuitenkin oma muistini on jo niin vajavainen, että pelkästään sen varassa en olisi pystynyt kirjoittamaan tätä vaan tarvitsin apua, lisääineistoa. Oman muistini lisäksi hyvinä lähteinä ja samalla asioita, tapahtumia mieleeni palauttajina ovat olleet ensinnäkin oma pieni arkistoni, jonne tuli kerättyä yhtä ja toista vuosikymmenten varrella. Toinen hyvä lähde oli kirjastoauto-osaston leikekirja, josta löytyi paljonkin mielenkiintoista. Kolmantena totean kirjastolautakunnan pöytäkirjat vuosilta 1962-1992 sekä Teiskon kunnan arkisto, ja näiltä osin pyydänkin saada lausua parhaimmat kiitokseni Tampereen kaupunginarkiston virkailijoille Liisa Kiiskelle ja Tuija Sirénille. Osaston eräiden vanhojen työntekijöiden haastattelut antoivat tarpeellista lisävalaistusta tapahtumiin. Monet kiitokseni lausunkin edeltäjälleni osastonhoitajana toimineelle Sirkka-Liisa Piiraiselle (Janakka), ensimmäiselle kirjastoautonkuljettajalle Raimo Kannolle, pitkäaikaisille kirjastoautonkuljettajille Outi Harju-Säntille, Pauli Kareiselle, Jaakko Kuusiselle ja Olli Lehtimäelle, pitkäaikaiselle kirjastonhoitajalle Riitta Uusimaalle, vt. kirjastoimenjohtajalle Tuula Ylisalmelle sekä koko osaston henkilökunnalle koko ajan saamastani arvokkaasta henkisestä tuesta. Lopuksi kiitän vaimoani Sirkkaa, kirjastosta eläkkeellä olevaa, joka on sairautensa keskellä jaksanut tukea minua ja hyväksyä kirjoittamiseni ajan olohuoneessamme vallinneen kaaoksen.

Joku saattaa kysyä taustastani johtuen, onko tämä kirjoitukseni itse asiassa samalla muistelmani. Uskoisin, että tämän kirjoituksen jaksavat lukea vain todella aiheesta kiinnostuneet. Historiaan liittyvän kirjoituksen pitäisi olla puolueettomasti kirjoitettu, mutta ongelmanani onkin ollut tässä suhteessa se, että olen kirjoittanut tämän sisältä päin, mukana olleena. Olen pyrkinyt kirjoitukseni perustamaan käytössä olleisiin lähteisiin ja häivyttämään itseni mahdollisimman paljon pois. Myönnän kuitenkin, että lähteiden joukossa on myös joitakin omia kirjoituksia ja yksi tärkeä lähde on ollut omat kokemukseni, omat muistikuvani vuosikymmenten varrelta. Joten ehkäpä tässä kirjoituksessani on mukana ripaus omaa muistelmaanikin.

Lopuksi toteaisin, että tätä historiikkia ei ole tarkoitettu miksikään historiantutkimukseksi sillä siihen ei tämän kirjoittajan oma pätevyys riitä lainkaan. Kun kirjastoautotoiminta Tampereella täyttää 50 vuotta vuonna 2016, ehkä joku kirjoittaa tähän jatkoksi ajanjakson 2006-2016.

Tampereen Hervannassa helmikuussa 2006
Antero Kyöstiö, entinen karrihurja

I Millainen auto on kirjastoauto

Tämän kirjoituksen tekijältä kysyttiin joskus 1970-luvulla, että ”Mikä se semmoinen kirjastoauto on?” Mitään yksiselitteistä määritelmää kirjastoautosta ei ole, mutta tässä pari suomalaista.

Kirjastontarkastaja Sirkka Sarkola määritteli vuonna 1975 kirjastoauton seuraavasti: ”Kirjastoautolla tarkoitetaan kirjastoksi sisustettua moottoriajoneuvoa tai sellaiseen kytkettävää vaunua jonka nimenomaisena tehtävänä on määrätyn reitin ja aikataulun puitteissa harjoittaa kirjallisuuden tai muun kirjastoaineiston lainausta suoraan yleisölle ja mahdollisuuksien mukaan tarjota käyttäjilleen myös muuta kirjastotoiminnalle ominaista kirjastopalvelua.” (Sarkola 1975 s. 5)

Tämän kirjoittajan oma määritelmä on vuodelta 2004: ”Kirjastoauto on pieneen lähikirjastoon verrattavissa oleva liikkuva kirjasto, josta ne ihmiset, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää kiinteää kirjastoa, saavat mahdollisimman samanlaiset kirjastopalvelut, mitä kiinteän kirjaston käyttäjät saavat.” (Kyöstiö 2004)

Minun mielestäni em. määritelmien mukaan kirjastoautoja eivät ole pelkästään Internetin opetukseen ja mahdolliseen käyttöön tarkoitettut ns. nettiautot, kuten Sodankylässä vuosina 2001-2004 käytössä ollut Netti-Jussi tai yhä käytössä oleva Tampereen Netti-Nysse. Tällainen nettiauto voi toimia hallinnollisesti kirjaston alaisena kuten Netti-Nysse tai kunnan jonkun muun hallintokunnan alaisena kuten Netti-Jussi. Jos tällainen auto toimii kirjaston alaisena, se on minusta kirjaston auto, ei kirjastoauto.

Tähän määritelmän loppuun sopinee hyvin kirjastoauton vuonna 1969 järjestämän iskulausekilpailun selvästi kaksi parasta ehdotusta paremmuusjärjestyksessä, eroa oli yksi ääni.

”Kas, tässä hyvän kirjan tie: auto tuo ja auto vie! (”Miina”)

Tiedonjano sammuta, siksi autoa kannata! (”Poika varjoisalta kujalta”)

Kirjastoautotoiminnasta tuolloin vastannut Sirkka-Liisa Janakka kirjoitti, että ”Vain ensimmäinen palkinto jaetaan (= kirjastoautomatka Aitolahteen 15.10.69 ???)”. (Janakka 1969a)

II Kirjastoautotoiminnan alkuvaiheet

Kirjastoautotoiminnan perustajana maailmanlaajuisesti pidetään amerikkalaista kirjastonhoitajaa Mary Lemist Titcombia joka aloitti hevosvetoisilla kärryillä liikkuvan kirjaston toiminnan vuonna 1905. Tämän jäätyä junan alle vuonna 1910 sen tilalla alkoi kulkea maailman ensimmäinen kirjastoauto vuonna 1912. (Smiler Levinson s. 43-44). Titcomb perusteli toimintaansa seuraavasti: ”Ei ole keksitty mitään parempaa keinoa tavoittaa maaseudulla asuvat ihmiset. Kirjat tulevat käyttäjän luo. Meidän ei tarvitse odottaa, että käyttäjät tulevat kirjan luo.” (Bogbusser s. 12)

Suomessa ensimmäinen kiertävän kirjaston kokeilu tapahtui vuosina 1913-1914 silloisen Helsingin pitäjän, nykyisen Vantaan kaupungin alueella hevosvetoisella kärryllä ja talvella reellä. (Pietilä) Silloisessa Kirjastolehdessä ei kerrottu tästä kokeilusta mutta vuonna 1914 lehdessä mainittiin ensimmäisen kerran kirja-auto Uno Thermanin kirjoituksessa tämän käytyä Leipzigin kirjasteollisten ja graafillisten näyttelyiden amerikkalaisten osastolla jossa oli kuvia kirja-autosta. (Therman). Kirjastoautoa kutsuttiin yleisesti kirja-autoksi aina 1930-luvun lopulle asti.

Maailemansotien välisenä aikana aina silloin tällöin oli Kirjastolehdessä mainintoja kirjastoautoista ja siitä alettiin todella haaveilla 1930-luvun lopulla. (Kyöstiö 2004 s. 6-7)

Toisen maailmansodan jälkeen kirjastoauto toiminnan aloittamiseen palattiin. Eduskunnassa oli vuonna 1947 asiasta toivomusaloite. (Eduskunta-aloite...) Vastauksessaan eduskunnan sivistysvaliokunta myönsi, että kirjastoautot voisivat olla sopivia Suomen oloihin. Kuitenkin valiokunta esitti aloitteen hylkäämistä viitaten siihen, että tuolloin toimineessa kansankirjastolain uudistamista asetetussa komiteassa kirjastoautoasiaa tullaan käsittelemään. (Sivistysvaliokunta...)

Kirjastolainsäädännön uudistamista varten asetettu komitea käsittelee mietinnössään vuonna 1950 myös kirjastoautoja. Komitea suhtautui periaatteessa myönteisesti kirjastoauto toiminnan aloittamiseen mutta piti sitä vielä tuossa vaiheessa ennen aikaisena. Kuitenkin komitea piti suotavana, että kirjastoauto toimintaa voitaisiin kokeilla. (Komiteanmietintö 1950 s. 62-63) 1950-luvulla komitean suosittelimia kokeiluja oli neljässä kunnassa. Tamperetta lähin oli Nokia, jossa kokeilu alkoi vuonna 1958. (Kyöstiö 2004 s. 10)

III Kirjastoauto toiminnan alku kirjastoautoiksi rakennetuilla autoilla

Vuonna 1961 voimaan tulleessa kirjastolaissa ja vuoden 1962 kirjastoasetuksessa säädetään, että kirjastojen menoista valtionapua laskettaessa katsotaan siihen kuuluvan mm. kirjastoautojen hankinta- ja korjauskulut. Valtionapua maalaiskunnat saivat 2/3 ja kaupunkikunnat 1/3 näistä menoista. Sarkolan mielestä tällä lainkohdalla on ollut ratkaiseva vaikutus kirjastoauto toiminnan kehittymiseen maassamme. (Sarkola 1969 s. 12)

Ensimmäinen varsinaisesti kirjastoautoiksi rakennettu auto aloitti toimintansa jo ennen kirjastolain voimaantuloa Turussa vuonna 1961. Kaupunki hankki sen omalla kustannuksellaan. Turun autosta ja siitä saaduista kokemuksista tuli tavallaan esikuva maamme kirjastoauto toiminnalle. (Kyöstiö 2004 s. 12) Vuonna 1963 hankittiin ensimmäiset kirjastoautot valtionavun tuella. Toisen hankki Lohjan maalaiskunta ja toisen sekä samalla ensimmäisen Pirkanmaalle Urjala. (Kyöstiö 2004 s. 15). Pirkanmaan kunnista seuraavana kirjastoauto toiminta alkoi Kangasalla vuonna 1965. Kirjastoautojen määrä kasvoi hitaasti 1960-luvun alkupuoliskolla, sillä vuonna 1965 autoja oli kahdeksan, mutta innostus kasvoi vuosikymmenen jälkipuoliskolla ja vuonna 1970 autoja oli 89. 1970-luvulla luotiin lopullisesti maamme kirjastoautoverkko ja autoja oli vuonna 1980 jo 224. Korkein määrä kirjastoautoja

eli 235 oli maassamme vuonna 1992, mutta sen jälkeen autojen määrä alkoi laskea (Kyöstiö 2004 s. 13) ja vuoden 2005 lopussa niitä oli 177. Laskua edellisestä vuodesta oli 10 autoa. Lopettaneista autokunnista suurin osa on alkanut tehdä kirjastoautoyhteistyötä naapurikunnan kanssa tavalla tai toisella. (Äyräs).



Kirjastoauto tarjoaa paitsi luettavaa niin myös paikan tuttujen tavata. Tässä lainataan Sapo-sarjaa v. 1970.

IV Kirjastoautotoiminnan alku Tampereella

Tampereen ensimmäinen kirjastoauto lähti ensimmäiselle reitilleen 27.6.1966. Millainen Tampere oli silloin.

Tampereen kaupunginjohtajana oli Erkki Lindfors ja kirjastonjohtajana Mikko Mäkelä. Tampereen kaupungin pinta-ala oli 164,5 km² josta maa-alueita 123,5 km² ja vesialuetta 41,0 km²

Kaupunginvaltuuston kokoonpano oli: SDP 20, SKDL 16, Kok. 9, LKP 3, RKP 1, muut 5. Väkiluku oli 144 962, josta miehiä 65 703 ja naisia 79 259. (Tampereen kaupungin tilastollinen... s. 3, 15, 136) Vuonna 1965 avioliittoja solmittiin 1 347, lapsia syntyi 2 495 ja kuolleita oli 1 233. Leipomoita oli 30 ja juomatehtaita 5. Vuonna 1964 sekatavarakauppoja oli 690 ja kirja- ja paperikauppoja 42. Vuonna 1965 lastentarhoja oli 12 ja lastenseimiä 14. Puhelimia oli tuhatta asukasta kohden 226. Urheiluseuroja oli 85. Ristimäen, Ruotulan ja Tesoman rakentaminen oli alkanut pari vuotta aikaisemmin. Edellisenä vuotena alettiin rakentaa Kaukajärveä ja vuonna 1966 Peltolammia. (Tampereen historia 4 s. 51, 103, 293, 415, 515).

Vuonna 1965 kaupunginkirjastosta lainattiin 1 105 679 nidettä ja lainaajia oli 41 456, josta lapsia 28,3 %. Niteitä oli yhteensä 382 168. Sivukirjastoja oli 13: Epilä, Härmälä, Kissanmaa, Koivistonkylä, Lamminpää, Lielähti, Messukylä, Nekala, Pellervo, Pispala, Rahola, Tammela, Uusikylä ja Vehmainen. Näistä Uusikylä toimi 30.4. asti ja sen tilalla aloitti Pellervo 1.9. Laitoskirjastoja oli neljä: Hatanpää, Kauppi, Keskussairaala ja Koukkuniemi. (Tampereen kaupunginkirjaston toimintakertomus 1965)

A. Miksi Tampereelle tarvittiin kirjastoautoa

Kaikesta uudesta kiinnostunut kirjastonjohtaja Mikko Mäkelä oli varmaankin seurannut tarkasti sotien jälkeen kirjastoautoista käytyä keskustelua ja tehtyjä kokeiluja. Olihan lähin kokeilupaikkakunta Tampereen naapurissa Nokiilla. Valtion kirjastotoimiston johtajan yli 15 000 asukkaan kaupunkien kirjastojen johtajille pitämässä kokouksissa vuosina 1957 ja 1960 kirjastoautoasia oli ollut esillä. Vuoden 1960 kokouksessa pitämässä puheessa kirjastotoimiston johtaja Kaarina Ranta puhui kirjastoautojen puolesta. Tuolloin oli jo tiedossa myös Turun hanke. Mikko Mäkelä osallistui kokoukseen. Kokouksen osanottajat suhtautuivat kirjastoautoihin kuitenkin epäilevästi. Yleinen mielipide olikin, että perävaunu olisi useimmiten edullisempi ja helpommin saatavissa. Osanottajat toivoivat malleja ja kustannusarvioita sekä kirjastoautoista että perävaunuista. (Valtion...) Mäkelä palasi tuohon perävaunuasiaan Tampereella koulukirjastoperävaunun muodossa 1970-luvun alussa. Tästä tarkemmin myöhemmin erillisessä luvussa. Tässä on syytä todeta, että monissa maalaiskunnissa kirjastoautolla korvattiin jopa kaikki pienet silloiset sivukirjastot, mutta Tampereella näin kävi vain kahden pienen kirjaston kohdalla. Nämä kirjastot olivat: Sorila ja Vehmainen. Epilän ja Pispalan sivukirjastojen lopettamisen myötä kirjastoauto ei perustanut kuin korkeintaan yhden uuden pysäkin.

Mäkelä on voinut epävirallisesti puhua kirjastolautakunnassa kirjastoautoista jo aikaisemminkin, mutta ensimmäisen kerran kirjastoautoista on merkintä lautakunnan kokouksien pöytäkirjoissa 3.12.1962 jolloin Mäkelä totesi kaupunginvaltuuston valitsemien kaupunginkirjaston 4-vuotistarkastajien tarkastuskertomuksesta muun muassa seuraavaa: ”Kirjastolautakunta on jo Raholan sivukirjaston perustamisen yhteydessä todennut, että ennen kuin uutta sivukirjastoa perustetaan, on ensin tutkittava kirjastoauton käyttömahdollisuus.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 318 §) Pykälässä viitattua lautakunnan toteamusta en kuitenkaan löytänyt lautakunnan pöytäkirjoista. Vuoden 1962 viimeisessä kirjastolautakunnan kokouksessa 27.12. 1962 Mäkelä kertoi tutustumiskäynnistään Turun kaupunginkirjastoon ja totesi mm.: ”Kirjastoautotoiminta on toistaiseksi antanut vain myönteisiä tuloksia ja kirjastoautosta on kehittynyt Turun kaupunginkirjaston suurin sivukirjasto, josta sekä yleisö että virkailijat pitävät. – Nämä kolme seikkaa: rohkea kiinteistö- ja kalustokorjaus, lainausjärjestelmässä valokuvausmenetelmään siirtyminen ja kirjastoautotoiminta ovat seurattavia Tampereellakin.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 346 §)

Uutta kirjastotaloa suunniteltiin jo 1960-luvun alkupuolella. Kirjastonjohtaja ilmoitti lautakunnan kokouksessa 27.1.1964 saaneensa apulaiskaupunginjohtaja Haloselta tehtäväksi laatia uuden selvityksen kirjastotalon tilatarpeesta ja esittää se ensin lautakunnalle ja sen jälkeen Haloselle (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 35 §). Lautakunnan kokouksessa 22.2.1964 Mäkelä esitteli suunnitelmaansa ja siinä hän toteaa kirjastoautojen osalta: ”Lisäksi tarvitaan autotallit, vähintään kahta kirjastoautoa (kaupunginkirjaston kirjastoautotoimintaa varten) ja yhtä kuorma-autoa varten (maakuntakirjastotoimintaa ja kaupunginkirjaston kirja- ja tavarakuljetuksia varten)”. Uuden kirjastotalon henkilökuntamäärästä vuonna 1975 ja henkilökunnan työaosta kirjastonjohtaja ennusti: ”apulaiskirjastonjohtaja, jonka alaisia mm. a u t o k i r j a s t o (2 kirjastoautoa), jossa 2 amanuenssia ja 2 autonkuljettajatoimisto-

apulaista.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 58 §, liite 43/4). Mäkelä uskoi jo tuolloin vuonna 1964, että tulevaisuudessa tarvitaan Tampereella kaksi kirjastoautoa Turun tavoin. Turkuhan oli hankkinut toisen kirjastoautonsa juuri vuonna 1964.

Kirjastonjohtaja Mäkelä perusteli kirjastoauton hankinnan tarpeellisuutta kirjastolautakunnan kokouksessa 27.5.1964 seuraavasti: ”Autokirjaston tarpeellisuudesta Tampereella ei tarvinne mainita muuta kuin sen, että kaupungin alueella on jo useita lähimmästä kirjastosta niin etäällä olevia asumispisteitä, että niihin tulisi suunnata kirjastoautoliikenne. Tällaisia pisteitä ovat läntisillä alueilla Kalkku, Ikuri, Vuorentausta, Tesomajärvi, Kaarila ja Tahmela. Ei myöskään sovi unohtaa Nekalan ja Kissanmaan suuria asutusalueita, joilla on vain lasten kirjastot, ja jotka siis tarvitsevat kirjastoautopisteitä aikuisia varten. Kirjastoautotoimintahan ei koskaan vastaa sivukirjastotoimintaa, joten kaupunginkirjastolla on aina edessään uusien sivukirjastojen perustaminen, kun jokin asutusalue on kasvanut määrättyyn suuruuteen, mutta tällöin on varmaan taas jo syntynyt uusi pieni asutuspiste, joka edellyttää kirjastoautotoimintaa.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 188 §)

Kirjastoauton hankintaa Mäkelä perusteli myös taloudellisuudella. Tampereen kaupunginvaltuustossa kirjastoauton hankinta oli esillä 28.4.1965 ja tällöin kirjastolautakunta perusteli auton hankintaa seuraavasti: ”Ne laskelmat, joita Turun kaupunginkirjastossa parhaillaan tehdään kirjastoauton kannattavuudesta, osoittavat, että kirjastoautotoiminta on taloudellista. Toisaalta kirjastoautotoiminta on joustavaa ja sen avulla saadaan tarkat tiedot siitä, milloin kirjastotarve määrättyllä alueella on niin suuri, että se edellyttää sivukirjaston perustamista.” (Kaupunginvaltuuston kokouksen ptk 41 §) Tuota samaa kirjastoautotoiminnan taloudellisuutta ja toimintaa mittarina siinä, milloin uuden sivukirjaston perustaminen on tarpeellinen, Mäkelä toi esiin ensimmäisen kirjastoauton esittelyssä. Hän totesi myös: ”Kirjastoautolla saamme lainaajiksi myös sellaisia ihmisiä jotka asuvat liian kaukana vakinaisista kirjastoista.” Tuolloin hän jo kertoi myös suunnitteilla olevasta toisesta kirjastoautosta joka saataneen liikenteeseen vuonna 1968. (Aamulehti 28.6.1966)

Ensimmäisen kirjastoauton ensimmäisen kesä- ja talviaikataulujen mukaan auto kävi kaupungin länsipuolella Ikurissa, Kalkussa, Lielahdessa, Tahmelassa ja Tesomalla sekä kaupungin itäpuolella Atalassa, Järvensivulla, Kaukajärvellä, Linnainmaalla, Ruotulassa ja Aitoniemessä. Lisäksi talviaikatauluun tulivat mukaan Hyhkyn ja Takahuhdin koulut. (Kirjastoauton kesäaikataulu 27.6.-31.8.1966, talviaikataulu 1.9.-31.12.1966) Kun katselee noita kahta ensimmäistä aikataulua, niin niissä on muutama pysäkki, joilla kirjastoauto on pysähtynyt samalla paikalla kaikkien näiden 40 vuoden ajan. Nämä pysäkit ovat Kalkku, Kumpula ja Ruotula. Järvensivun pysäkin nykyinen paikka on vain n. 50 m ensimmäisestä paikasta ja Nurmen pysäkki on tien toisella puolella. Lisäksi käydään yhä Hyhkyn koululla ja Järvensivun koululla, tosin Järvensivun koululla oli välillä muutaman vuoden katkos.

Entä pitikö paikkansa tuo Mäkelän arvio kirjastoautotoiminnan taloudellisuudesta? Kirjastoauton amanuenssi eli ainoa vakinainen kirjastonhoitaja Sirkka-Liisa Janacka laski lainojen hintaa vuodelta 1967 eli vuodelta, jolloin kirjastoauto oli toiminnassa ensimmäisen kerran koko vuoden. Hän toteaa: ”Lainan suoritehinnaksi tulee 60,37 p ja kokonaishinnaksi (hallinnolliset ja kirjastoteknilliset menot mukaan luettuna) 77,37 p, kun vastaavat

pääkirjaston aikuisten osaston lainausosaston suoritehinnat, jotka ovat ylivoimaisesti muitten kiinteitten kirjastopisteitten suoritehintoja halvemmat, ovat 68 p ja 85 p. (Janakka 1968) Mäkelän ennakkoarvio kirjastoautotoiminnan taloudellisuudesta piti paikkansa myös käytännössä. Lainan hinta oli kirjastoautossa koko kirjaston halvin.

Kirjastoautotoiminnan alkamista ja samalla tätä uutta tulokasta ei otettu pelkästään ihastuksella vastaan kaupunginkirjaston henkilökunnan keskuudessa. Varsinkin sivukirjastojen piirissä pelättiin auton vievän asiakkaita sivukirjastoilta. Autotoimintaa pidettiin jälleen yhtenä Mäkelän Mikon ”kotkotuksista”. Tämän kirjoittaja työskenteli 1960-luvun jälkipuoliskolla melkein pä pelkästään sivukirjastoissa mutta oli saanut pienen ”kirjastoautotartunnan” vuonna 1966. Sivukirjastotoiminnasta tuolloin vastannut osastonhoitaja Irja Koho huomasi tämän ja totesi minulle: ”Älä anna pahalle pikkusormea sillä se voi viedä koko käden.” Tässä suhteessa en uskonut muuten suuresti arvostamaani Irjaa vaan annoin kirjastoautoille vähitellen en pelkästään koko kättä vaan itseni kokonaan.

Janakka totesi vuonna 1968, että ”nykyisen kirjastopolitiikan mukaan sivukirjasto kannattaa perustaa Tampereen kokoiseen kaupunkiin vasta silloin, kun se pystyy tehokkaasti palvelemaan 8000-12 000 asukasta, toisin sanoen kun noin yhden kilometrin säteellä kirjastosta asuu edellä mainittu määrä ihmisiä. Lisäksi tämän asutuksen on oltava yhtenäinen siinä mielessä, ettei esim. rautatie tai joki saa olla liikenteen esteenä eikä sitä toisaalta saa jakaa osiin mikään erittäin vilkasliikenteinen valtavyöly, ellei sen ylitys ole useissa kohdin järjestetty turvallisiksi.” (Janakka 1968) Nuo Janakan luvut pitävät yhä tänä päivänä paikkansa joskin säde on hieman kasvanut ja asukasluvuvaatimus pienentynyt.

Itse kirjoitin tuosta sivukirjastojen pelkäämästä kirjastoautojen ”kirjastoentappajamaineesta” kirjaston henkilökuntalehteen vuonna 1971 otsikolla ”Kirjastoauto vastaan sivukirjasto”. Kirjoitukseni alussa oli kärjistyksenä. ”Pitkö sille autolle tulla noin lähelle sivukirjastoani pysäkki, kyllä nyt varmaan tilastoni laskevat.” (Sivukirjastonhoitaja katsellessaan synkkänä auton uutta aikataulua) Kirjoituksessani totesin, että joillekin ihmisille, joilla ei ole lukuhalu synnyinlahjanaan, yli kilometrin matka lähimpään kirjastoon on liian rasittava. Tällaiselle ihmiselle autoon sisälle tuleminen on helpompaa. Hän voi innostua lukemaan ja hakeutuu sittemmin myös kiinteän kirjaston asiakkaaksi. Eikä ole lainkaan harvinaista, että auton asiakkaat käyttävät myös muita kirjastoja. Lopuksi totesin: ”Yritelmäni otsikko on tahallaan asetettu liian kärkeväksi, sillä eivät kirjastoauto ja sivukirjasto kilpaile keskenään asiakkaista, ja vaikka joku saattaisikin luulla tällaista, niin mitä se haittaa. Tärkeintähän on kuitenkin, että ihmiset saadaan käyttämään kirjastoa varsinkin esikaupunkialueilla, joissa vapaa-ajanviettomahdollisuudet ovat varsin niukat; on sentään sivuseikka käyvätkö he sitten kirjastoautossa vai sivukirjastossa.” (Kyöstiö 1971) Se oli noita aikoja. Vähitellen alettiin ymmärtää, että kirjastoautot täydentävät kaupungin kirjastoverkkoa ja yhteistyö auton ja sivukirjastojen välillä alkoi sujua.

B. Ensimmäisen kirjastoauton hankinta

Ensimmäisen kerran kirjastoauton hankinta oli esillä kirjastolautakunnassa konkreettisia toimenpiteitä varten 27.5.1964. Tietoja kustannuksista oli saatu Turun kaupunginkirjastosta, joka oli tuona vuonna hankkimassa toista autoaan. Korin osalta todettiin, että siihen pitäisi kuulua koko muu kalusto paitsi irtotuolit. Lisäksi kirjastoauto aiheuttaa pysäkkipylvähtien hankinta- ja pystytyskulut. Keskustelun jälkeen lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle

”1. että kaupunginkirjastolle hankitaan ensi vuonna kirjastoauto, jota varten otettaisiin ensi vuoden talousarvioon 48.600 mk:n määräraha

2. että kirjastoautotoimintaa varten kaupunginkirjastoon perustetaan 1.6.1965 alkaen 14. plk:n kirjastoapulaisen ja 1.9.1965 alkaen työsopimussuhteinen autonkuljettajan virka sekä

3. että pääkirjastoon perustettaisiin autokirjastotoimintaa varten 3000 niteen kirjavarasto.

Samalla lautakunta päätti pyytää kirjastoasetuksen 31 §:n mukaisesti Kouluhallitukselta ennakkoratkaisua kirjastoauton hankinnasta, jotta valtionapu sen osalta olisi taattu.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 188 §) Näin jälkikäteen ihmetyttää tuo tarpeelliseksi arvioitu kirjavaraston pienuus.

Tampereen ensimmäinen kirjastoauto aloitti toimintansa kesäkuussa 1966. Auto oli Ford Thames ja se oli rakennettu kuorma-auton alustalle.



Vuoden 1964 lopulla kirjastonjohtaja ilmoitti lautakunnan kokouksessa 19.12.1964, että ”Opetusministeriöltä on saapunut kaupunginhallitukselle ilmoitus kirjastoauton hankinnan hyväksymisestä valtionavunalaisiksi menoksi. Tämän johdosta kaupunginhallituksesta on tiedusteltu kirjastoauton hankinnan ja kirjastoautotoiminnan aiheuttamien menojen suuruutta.” Kirjastolautakunnassa oli esillä uudelleen tarvittavan kirjavaraston suuruus. ”Kirjastoautotoiminta edellyttää oman kirjavaraston, jonka Turun kaupunginkirjaston kokemusten mukaisesti pitäisi olla vähintään 10 000 niteen suuruinen autoa kohti. Tästä varastosta on jatkuvasti lainassa 6 800 nidettä, autossa (isommassa) 3 000 nidettä ja valinnan varaa täytyy olla pääkirjaston autokirjastovarastossa. Tampereella tämä kirjavarasto on ajateltu koota siten, että puolet eli 5 000 nidettä kerätään pääkirjaston ja sivukirjastojen varastoista. Tämä kirjallisuus on vanhempaa ja vähemmän kysyttyä. Sen sijaan uusi kirjallisuus, jota mikään sivukirjasto tai osasto ei omistansa voisi antaa kirjastolle, on ostettava.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 380 §)

Seuraavan kerran kirjastoauton hankinta oli lautakunnassa 12.5.1965 jossa luettiin kaupunginvaltuuston 24.4.1965 pitämän kokouksen esityslistasta n:o 6 kohta 41, jonka mukaan kirjastolautakunnan esitys kirjastoauton hankinnasta kaupunginkirjastolle on hyväksytty ja tarpeelliset määrärahat myönnetty. Kaupunginvaltuusto oli kehottanut kirjastonjohtajaa ryhtymään käytännön toimenpiteisiin yhdessä kaupungin kuljetuspäällikön Pauli Nummelinin kanssa. Kirjastonjohtaja oli pyytänyt koritarjoukset sekä Kiitokori Oy:ltä Kausalasta ja Nummela Oy:ltä Turusta. Kuitenkin koritarjouksia vertailtaessa huomattiin niiden olevan niin paljon toisistaan poikkeavia, että Nummelin esityksestä päätettiin, että olisi syytä tutustua kummankin liikkeen kirjastoautoon yksityiskohtaisesti ja pyytää sen jälkeen tarkasti määritelty uusi tarjous. Alustan osalta todettiin, että bensiinikäyttöinen Ford-alusta olisi edullisin. ”Lisäksi se on halvin eikä ole riippuvainen mahd. dieselperon muutoksista. On myös muistettava, että Turku saamansa kokemuksen perusteella osti toisenkin kirjastoautonsa bensiinimoottorisena.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 199 §) Yllä olevasta näkyy, että kaikki oli uutta eli ei tiedetty tarkkaan minkälaista autoa oltiin hankkimassa ja siksi tarjouspyyntö oli varmaan aiheellista tehdä uudelleen. Alustan osalta on todettava, että hinnanero bensiini- ja dieselkäyttöisen moottorin välillä oli pieni, diesel oli hieman kalliimpi. Tuo arvio dieselperon muutoksista piti sinällään paikkansa, mutta pian auton hankinnan jälkeen vero muuttui dieselille edullisemmaksi ja on pysynyt sellaisena ajatellen pidempiä ajokilometrejä.

Kirjastolautakunnassa käsiteltiin saapuneita korin tarjouksia 18.8.1965. ”Kuljetuspäällikkö Nummelin on tutustunut tarjouksiin ja todennut niiden ainakin paperilla olevan suurin piirtein tasoissa. Hän ehdottaa, että toimitus annettaisiin Nummela Oy:lle, mihin ei niinkään vaikuta hinnan ero kuin se, että Nummela Oy on tehnyt jo useita kirjastoautoja ja Nummela Oy:n työhön voidaan kaupungin muissa toimituksissa saatujen kokemusten perusteella luottaa. Myös kirjastoauton valmistumisen valvonta on helpompaa Nummela Oy:ssä, koska siellä on rinnalla kaiken aikaa jo tehdyt kirjastoautot.” Samalla arvioitiin, että kirjastoautotoiminta voi ehkä alkaa 1.12.1965. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 290 §). Näissä toiveissa kuitenkin petyttiin, sillä alustan toimitus viivästyi. Lautakunnan kokouksessa 8.11.1965 kirjastonjohtaja ilmoitti, että alusta on lähtenyt Englannista ja saapuu maahan 8.11.1965. Tämän takia arvioitiin, että autotoiminta voisi alkaa helmikuussa 1966.

(Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 384 §) Tuo tieto alusta lähtemisestä osoittautui vääräksi ja lautakunnan kokouksessa 27.12.1965 ”kirjastonjohtaja ilmoitti, että kirjastoauton alustan maahantulo on jatkuvasti viivästynyt. Viimeisen ilmoituksen mukaan, jonka nyt pitäisi todella päteä, kirjastoauton alustalle on tilattu paikka 19.1.1966 Englannista lähtevään laivaan. Tämä merkitsee sitä, että kirjastoautotoiminta voi alkaa aikaisintaan 1.4.1966.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 429 §) Tuokaan aikataulu ei pitänyt paikkaansa, sillä kirjastoauton koriin tehtiin eräitä viime hetken muutoksia Turun toisesta autosta saatujen kokemusten perusteella ja lisäksi lainauskameran käyttöönotto aiheutti viivästymistä. Niinpä kirjastonjohtaja saattoi vasta lautakunnan kokouksessa 13.6.1966 ilmoittaa, että kirjastoautotoiminta aloitettaisiin juhannuksen johdosta vasta maanantaina kesäkuun 27. p:nä. Lehdistölle auton esittely suoritettaisiin juhannusviikolla. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 208 §). Tuohonkin päivämäärään uhkasi tulla viime hetken viivytys auton perusteellisen tarkastuksen ja ruostesuojauksen takia (Kirjastolautakunnan kokouksen 20.6.1966 ptk 232 §), mutta kaikesta huolimatta kirjastoautotoiminta pääsi alkamaan 27.6.1966.

Auton hakivat koritehtaalta kirjastonjohtaja, auton kirjastonhoitaja Kirsti Laari ja kirjastoautonkuljettaja Raimo Kanto. Kanto muisteli, että paluumatkalla ajettiin Helsingin kautta hakemassa lainauskamera ja opettelemassa sen käyttö. Mäkelä oli koko matkan ajan varoitellut, että ei rikota uutta autoa. (Kanto)

Millaisen kirjastoauton Tampere sai, siitä tässä muutama tieto. Korihan oli tehty Turussa Nummelan koritehtaalla Ford Thamesin kuorma-auton alustalle, jossa oli kanadalainen bensinmoottori. Moottori oli auton edessä ja etuosassa oli moottorin päällä pöytätaaso. Auton pituus oli 11 m, leveys 2,5 m ja sisäkorkeus 188 cm sekä paino 7.300 kg. Autossa oli hyllyjä 80,50 juoksumetriä ja niihin mahtui 3 200 nidettä. Tästä tilasta oli varattu foliokokoisille kirjoille 3,60 hyllyjuoksumetriä. Autossa oli virkailijatila kahdelle virkailijalle auton etuosassa. Autoon tultiin sisään sivulta etupyörien takaa. Lämmittimenä oli virkailijatilassa kaksi puhallinta ja yleisötilassa kaasuoilykäyttöinen Webasto. Auto oli tehty sen aikaisen tietämyksen mukaisesti käyttäen hyödyksi Turun kaupunginkirjaston kokemuksia. Auto oli väriltään valkoinen sinisine raitoineen. Tampereella laitettiin autoon kaupungin vaakuna. Kanto muisteli, että hänen ja Mäkelän välillä tuli erimielisyyttä vaakunan koosta ja paikasta. Kanto olisi halunnut mahdollisimman suuren ja Mäkelä pienemmän. Mäkelä halusi vaakunan paikan määrittelyyn mukaan taitelijan. Kanto oli lopulta kyllästynyt Mäkelän vitkutteluun, oli hankkinut haluamansa kokoisen vaakunan ja laittoi sen samaan paikkaan kuin missä se oli liikennelaitoksen autoissa. Mäkelän nähtyä vaakunan autossa oli todennut, että ”Jahaa, tuossa se on.” (Kanto)

Uusi kirjastoauto aloitti siis toimintansa monien vaiheiden jälkeen 27.6.1966 ja kaiken piti olla kunnossa. Korin hankinnan osalta näin ei kuitenkaan ollut, sillä kirjastolautakunnan kokouksessa 3.10. 1966 ”Luettiin kaupunginhallituksen kirjelmä n:o 3051, 12.9.1966, jossa kaupunginhallitus kirjastoauton hankintaan liittyvien ja kaupunginhallituksen tietoon tulleiden syiden vuoksi pyytää selvitystä seuraaviin kysymyksiin: onko kirjastoauton hankintaa koskevat tarjouspyynnöt esitetty tamperelaisille autokoritehtaille, miksi – jos edellinen vastaus on kielteinen – tarjoukset tamperelaiselta teollisuudelta on jätetty pyytämättä, millä tavoin hankinnan saaneen yhtiön tarjous oli muita edullisempi.”

Selvityksensä kirjastonjohtaja esitti, että ”kirjastoauton on toistaiseksi valmistanut vain kolme koritehdasta, nim. Nummela Oy Turussa, Kiitokori Kausalassa ja eräs riihimäkeläinen liike, joka valmisti kirjastoauton Kirjastopalvelulle epäonnistuen siinä täydellisesti, sillä mainittu kirjastoauto on vieläkin myymättä.” ”Niin kirjastolautakunta kuin sen neuvonantaja, kulj.päällikkö Nummelin ja kirjastonjohtaja pitivät luonnollisena asiana, että kirjastoauto erikoisautona annetaan niitä valmistavalle erikoisliikkeelle, kuten kaupunki antaa vastaavasti muitakin erikoisautoja ei-tamperelaisten erikoisliikkeitten tehtäväksi. Näinhän on juuri Nummela Oy:n laita, jossa kirjastoauton valmistamisen aikana tehtiin Tampereen kaupungille muitakin erikoisautojen koreja. – Lisäksi kirjastonjohtaja henkilökohtaisesti katsoi itsensä epäpäteväksi valvomaan kirjastoauton rakentamista, jos se tehdään liikkeessä, joka ei ole aikaisemmin tällaisia koreja valmistanut. Keskustelun jälkeen kirjastonjohtajan selostus hyväksyttiin ja päätettiin lähettää kaupunginhallitukselle.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 313 §) Kaupunginhallitus ilmeisesti tyytyi tähän, koska ei enää lähettänyt uutta kirjelmää. Kuitenkin tuo kaupunginhallituksen kirjelmä vaikutti seuraavan auton hankintaan mutta siitä enemmän seuraavassa luvussa. Kaupunginhallituksen kirjelmä tuli ilmeisesti yllätyksenä kirjastonjohtaja Mäkelälle, ja voisi sanoa syystäkin, sillä olihan kaupunginhallitus tietoinen korihankinnan vaiheista. Miksi kaupunginhallitus kysyi asiaa vasta kirjastoauton valmistuttua? Mitä kaupunginhallitus tarkoitti ilmaisullaan ”kaupunginhallituksen tietoon tulleiden syiden vuoksi”? Mitä nuo syyt olivat? Tätä ei kaupunginhallitus kertonut. Halusiko kaupunginhallitus jo tässä vaiheessa tuoda esille tamperelaisen teollisuuden huomioonottamisen, sillä olihan ilmassa jo seuraavan auton hankinta? Ehkäpä. Voisi myös todeta, että kirjastoautoja tekivät 1960-luvulla ja vielä 1970-luvun alussa useampikin koritehdas ja paikkakunnan omaa työtä haluttiin suosia. Tämä asia tuli esiin vielä vuonna 1984 Nokialla kirjastoauton hankinnan yhteydessä. (Kyöstiö 2005)

Uutta kirjastoautoa esiteltiin vuonna 1966 Tampere-päivillä. Itse olin tuolloin kirjastoautossa ainoan kirjastonhoitajan äitiyslomasijaisena ja kirjoitin tapahtumasta kirjaston henkilökuntalehteen: ”Kirjastoauto sai erittäin hyvän yleisömenestyksen esittelijän yllätykseksi, eikä taukoja ehtinyt päivän mittaan syntyä. Vieraista suurin osa oli lapsia kuten normaaleina lainauspäivinäkin. Ilahduttavaa oli myös todeta, että kirjastoväki Tampereelta ja ympäristöstä oli huomannut käyttää tilaisuutta hyväkseen, sillä tuskinpa edes kaupungin-kirjastostakaan kaikki ovat käyneet tutustumassa autoon.

Autossa kiinnosti lapsia (so. poikia) tietysti ohjaamo. Aikuisten kysymyksissä oli kolme asiaa selvästi etualalla: Missä päin auto oikein liikkuu? Tähän auttaisi varmaan parannettu tiedotustoiminta. Onko auto talvella lämmin? Toivottavasti on, keväällä tiedetään paremmin. Pysyvätkö kirjat hyllyssä? Pysyvät erittäin hyvin, vain Aitolahden mutkissa putoaa jokunen. Varsinkin miehiä kiinnosti valokuvainaus, jota saikin selostaa vähän väliä.

Kirjastoauton esittely Tampere-päivänä, jolloin väkeä liikkuu runsaasti, oli ehdottomasti paikallaan. Keskikaupungin asukkaille auto on lähes tuntematon, eivätkä monetkaan esikaupunkilaisetkaan tiedä, että auto käy heidän kaupunginosassaan.” (Kyöstiö 1966b)

Tämä ensimmäinen auto edusti sen aikaista tietämystä. Kannon mukaan Mäkelä luotti asiantuntijoihin, sillä hän ei itse ymmärtänyt autoista mitään. (Mäkelällähän ei ollut koskaan omaa autoa eikä ajokorttia). Kanto totesi, että ne, jotka suunnittelivat auton, eivät ymmärtäneet asioita. Kun auto saatiin Tampereelle, tekniset ongelmat alkoivat. Autosta

loppui virta ja siihen täytyi asentaa lisäakku. Yksi huoltoluukku täytyi laittaa. (Kanto) Lämmityslaitteen toiminnassa oli koko ajan toivomisen varaa. Kesällä aurinkoisilla säillä etuosan lämpötila nousi 60 asteeseenkin. Moottori oli teholtaan liian pieni. Varsinkin talvella yhdessä lämmityslaitteen kanssa polttoaineen kulutus saattoi olla noin 100 l/100 km. Ajamisen kannalta auto oli hyvä vaikka siinä ei ollut ohjaustehostinta.

C. Toisen kirjastoauton hankinta

Kuten edellä on käynyt ilmi, oli kirjastonjohtaja Mäkelälle jo vuonna 1962 selvää, että kaupunginkirjasto tarvitsee kaksi kirjastoautoa. Kun ensimmäinen kirjastoauto oli ollut liikenteessä vasta vajaat kaksi kuukautta, kirjastonjohtaja totesi lautakunnan kokouksessa 22.8.1966: ”Kirjastoauton käyttö on ollut otaksuttua suurempi. Heinäkuun tilasto oli 6227, mikä merkitsee 296,5 lainaa päivässä. Elokuun 17. päivään mennessä oli lainattu 5257, mikä merkitsee 404 lainaa päivässä ja ilmeisesti elokuun lainaustilasto tulee ylittämään 9000. Näitten lainauslukujen valossa aikataulu on yllä asetettu, joten kevennystä toisen kirjastoauton muodossa olisi ensi tilassa saatava.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 273 §)

Seuraavan kerran toisen kirjastoauton hankinta oli esillä lautakunnassa 30.11.1966. ”Voimassaolevan kirjastoasetuksen 31 §:n perusteella, kirjastonjohtaja esitti, että kirjastolautakunta pyytäisi kaupunginhallitusta hankkimaan heti ensi vuoden alussa kouluhallitukselta ennakkoluvan toisen kirjastoauton hankintaan. Huolimatta siitä, että kaupunginkirjaston ensi vuoden talousarviosta otettiin pois määrärahaesitykset toisen kirjastoauton hankkimiseksi, tämän auton hankintalupa olisi kuitenkin syytä pyytää ajoissa kouluhallitukselta, sillä kirjastoautotoiminta on voimakkaassa nousussa ja aivan lähikuukausina kouluhallitus tulee saamaan näitä anomuksia melkein tukkukaupalla. Tästä syystä Tampereen olisi syytä varata itselleen hankintaoikeus, sillä toisen kirjastoauton tarve on jo aivan käden ulottuvilla. Toinen kirjastoauto on välttämätön heti, kun Teiskon kunta liitetään Tampereen kaupunkiin ja jo nykyiselläkin alueella toisella autolla olisi tarpeeksi työkenttää. Meillähän lopetetaan 30.4.1967 Epilän sivukirjasto, jolloin Epilä ja nyt voimakkaassa kasvussa oleva Kaarilan alue tarvitsevat omat kirjastoautopysäkkinsä. Samaten on tarkoitus lopettaa Vehmaisten sivukirjasto heti, kun saadaan toinen kirjastoauto, jolloin Vehmainen, Leinola ja Vesto tarvitsevat oman kirjastoautopysäkkinsä. Samaten uusi Peltolammin asutusalue, jonne ei ole toistaiseksi tarkoitustakaan perustaa sivukirjastoa, sekä Lentävänniemi ja Veisu kaipaavat kirjastoautotoimintaa. Tähän asti saatu kokemus kirjastoautotoiminnasta Tampereella on täysin myönteistä, sillä vuosilainaukseksi ajateltu 60 000 ylittyy 50-prosenttisesti, sillä jo tämän vuoden puoliskolla lainataan n. 45 000 nidettä. Tästä syystä kirjastoautotoiminta suoritehintaan verrattuna on taloudellista kirjastotoimintaa, jota kannattaa laajentaa. Keskustelun jälkeen kirjastonjohtajan esitys hyväksyttiin ja kaupunginhallitukselle päätettiin esittää, että se hankkisi kouluhallitukselta luvan toisen kirjastoauton hankintaan.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 414 §)

Yllä olevasta käy ilmi, että kaupunki ei ollut valmis toteuttamaan Mäkelän toivetta saada toinen kirjastoauto jo vuonna 1967. Mäkelä viittasi perusteluissaan myös Teiskon kunnan tulevaan liitokseen joka oli esillä jo tuolloin. Teiskon liitoksesta ja sen vaikutuksesta Tampe-

reen kaupunginkirjaston toimintaan enemmän myöhemmin omassa luvussa. Mäkelä viittasi myös Epilän ja Vehmaisten sivukirjastojen korvaamiseen kirjastoautolla. Päinvastoin kuin maaseudulla, jossa kirjastoauto saattoi korvata kaikki kunnan sivukirjastot, esim. Tampereella näin kävi käytännössä vain kahden sivukirjaston osalta eli Sorilan ja Vehmaisten. Mäkelän mainitsema Epilä lopetettiin jo 30.4.1967 eli noin kaksi ja puoli vuotta ennen toisen kirjastoauton tuloa. Kirjastoauton pysäkkien määrän suhteen eniten merkitsi Vehmaisten lopettaminen, sillä Epilän ja Sorilan lopettamiset merkitsivät vain yhden tai kahden uuden pysäkin perustamista.

Kirjastonjohtaja palasi toisen kirjastoauton hankintaan seuraavana vuonna lautakunnan kokouksessa 16.10.1967, jossa lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että ”kaupunki kirjastoasetuksen 31 §:n mukaisesti alistaisi kaupunginkirjaston hankinnan ennakolta kouluhallituksen ratkaistavaksi.”

Kirjastonjohtaja kertoi, että ensimmäisen auton ensimmäinen vuosi on ollut monessa mielessä kokeiluvuosi ja jo siihen mennessä oli todettu, että auton pitäisi olla dieselmoottorinen eikä bensiini. Ruuhkien takia autossa pitäisi olla kaksi ovea, toinen edessä ja toinen takana yhden sivuoven sijasta. Auton pitäisi olla mahdollisimman suuri, jotta kirjavarasto vastaisi edes jossain määrin sieltä tapahtuvaa lainausta. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 176 §).

Toisen kirjastoauton hankinta siirtyi edelleen, ja vasta vuoden 1969 talousarviossa oli määrärahat sen hankintaan. Kirjastolautakunnan kokouksessa 16.12.1968 lautakunta anoi oikeutta valmistuttaa 12 m pitkän kirjastoauto, pyytää alustan hankintatarjoukset Auto-Lammiselta (Ford), Autotuonnilta (Bedford), Vanajalta ja Sisulta. Koritarjoukset päätettiin pyytää Ajokilta Tampereelta, Nummelalta Turusta ja Kiitokorilta Kausalasta. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 202 §) Nyt oltiin otettu opiksi ensimmäisen kirjastoauton korin hankinnan jälkeen kaupunginhallitukselta tulleesta huomautuksesta, miksi ei oltu otettu huomioon tamperelaisia koritehtaita.

Kirjastoauton hankintaan palattiin konkreettisesti lautakunnan vuoden ensimmäisessä kokouksessa 18.1.1969. Tuolloin oli saatu alustan osalta tarjoukset ja todettiin, että vain Bedfordin ja Sisun alustoille voitiin rakentaa 12-metrinen kori. Sisua pidettiin tässä vaiheessa parempana tasaisen lattian ja pienempien etupyörän koteloiden takia. Sisussa oli kaksi ja Bedfordissa neljä kääntyvää pyörää. Tilausta ei kuitenkaan tehty tässä vaiheessa, vaan päätettiin jäädä odottamaan koritarjousten tuloa. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 13 §)

Kirjastoauton hankinnassa käytettiin teknisinä asiantuntijoina kaupungin kuljetuspäällikköä Pauli Nummelinia ja liikennelaitoksen teknistä johtajaa Heikki Kyykoskea.

Alustakysymystä ei saatu ratkaistua koritarjousten tultua, vaan lautakunta päätti kirjastonjohtajan esityksestä kokouksessaan 27.1.1969 siirtää päätöstään ennen kaikkea alustaan liittyvien lämmitys- ja sähkökysymysten takia. Tämän takia myönnettiin kirjastonjohtajalle ja kuljetuspäällikölle lupa käydä tarvittaessa Sisun tehtaalla Karjaalla. Alustakysymysten selvittyä päätettiin pyytää uudet tarjoukset koritehtailta. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 21 §) Tässä paljastuu jälleen kokemattomuus kirjastoauton hankinnassa, vaikka yhden auton hankinnasta oli tai olisi pitänyt saada oppia. Tarjouspyyntöjä jouduttiin lähettämään useampaan kertaan esille tulleiden uusien asioiden takia.

Heikki Kyykoski lähetti kirjastolautakunnalle 12.2.1969 päivätyyn lausuntonsa uuden kirjastoauton hankinnassa auton teknisten ominaisuuksien osalta huomioon otettavista asioista. Alustaksi hän suositteli kotimaista alustaa. Hän ei ollut ihastunut malliin, jossa olisi neljä kääntyvää pyörää, koska painosuhteiden vuoksi ei tällaista tarvita ja se on järjestelmänä turhan monimutkainen. (esim. Helsingillä ja Joensuulla oli tuollaiset Bedfordin alustat). Moottorin sijainnin suhteen hän suositteli edessä olevaa moottoria vähäisen lämmönhukan takia. Tällöin myös moottorin päälle sijoitettu rakennelma voisi toimia pöytänä. Hänen mielestään bensiinimoottori olisi polttoaineen ja veron kannalta edullisin ottaen huomioon kirjastoautolla ajettavat vähäiset ajokilometrit. Toisaalta hän totesi, että jos tuo vaatimus jätetään pois, valinnan vapaus laajenee, joten hän ei pitänyt bensiinimoottorin etua kovin ratkaisevana. Lisäksi hän sanoi, että kaupunki ostaa suuren kulutuksen takia paljon kaasuöljyä. Ohjaustehostinta hän ei pitänyt välttämättömänä lyhyiden ajo- matkojen ja verraten pienen etuakselipainon takia. Näin hänen mielestään säästettäisiin asiallisessa paikassa hankintahinnassa ja jatkuissa huoltokustannuksissa. Parhaana lämmityslaitteena hän piti sähkölämmitystä, jos auto saataisiin sähköpistokkeeseen joka pysäkillä. Muutoin Webasto-lämmitin on paras. Sähkön saannin turvaamiseksi olisi sähkölaitteet ja akut mitoitettava riittävän suuriksi. Korista Kyykoski totesi, että tarjouspyynnön olisi oltava mahdollisimman yksiselitteinen. Pyyntö olisi osoitettava vähintään kolmelle koritehtaalte, joista yhden tulisi olla tamperelainen. (Kyykoski)

Kyykosken lausunnosta toteaisiin, että moottorin sijaintipaikaksi hän suosittelee auton etuosaa, koska näin saataisiin moottorin päälle pöytätaaso kuten oli ensimmäisessä autossa. Ratkaisu oli osoittautunut käytännössä hankalaksi, eli hän ei nähtävästi ollut tietoinen tästä. Ihmetystä herättää myös se, että hän ylipäättään otti esille vielä bensiinimoottorimahdollisuuden. Hän ei nähtävästi tiennyt, että se oli todettu jo vuonna 1967 kirjastoautossa huonoksi ratkaisuksi. Ohjaustehostimen poisjättämisen suositteleminen ei ollut minusta hyvä, sillä vaikka autolla ei ajettukaan paljon, niin ohjaustehostinta vailla olevaa autoa ajanut tietää, kuinka hankalaa se on.

Kokouksessaan 17.2.1969 lautakunta teki päätöksen alustasta. Valituksi tuli Sisu Leylandin moottorilla. Sisun alustan hinta oli 43.375 mk ja Bedfordin 34.510 mk eli hinnanero oli 8.865 mk, mutta kaikki asiantuntijat väittivät Sisun edut huomattavasti suuremmiksi kuin tämä hinnanero. Sisun eduiksi todettiin järeämpi runko – moottori tehokkain – vaihtovirtageneraattori voimakkain – tasalattiaisuus – huolto Tampereella paras mahdollinen – kotimainen työ. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 29 §)

Korin hankintaa lautakunta käsitteli pari kuukautta myöhemmin eli 21.4.1969. Tarjouksista kävi ilmi, että Nummela oli halvin ja Ajokki sekä Kiitokori samaa tasoa. Asia jätettiin pöydälle, koska eräitä ennen kaikkea takuisiin liittyviä tarkistuksia olisi suoritettava. Ajokilta ja Kiitokorilta oli pyydetty jo ennen lautakunnan kokousta vastauksia. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 66 §)

Korihankintaan palattiin uudelleen lautakunnan kokouksessa 13.5.1969. jossa tehtiin myös valintapäätösesitys kaupunginhallitukselle. Valinta tehtiin käytännössä Ajokin ja Kiitokorin välillä sillä Nummelaa ei otettu viimevaiheessa huomioon toisaalta sen antaman muita lyhyemmän takuun takia ja toisaalta sen korista ensimmäisen auton yhteydessä saatujen huonojen kokemusten takia. Sähkölaitteiden osalta pyydettyjen viime hetken hinnan

tarkistusten jälkeen Ajokin hinta oli 51.060 mk ja Kiitokorin 53.422 mk. Hinnanero oli 2.362 mk eli 2,2 %. Pöytäkirjassa on seuraavanlainen teksti: ”Edellä olevan perusteella kirjastoauton korin tilaus on kai tehtävä Ajokki Oy:ltä, vaikka kirjastonjohtaja pitäisi kirjastolliselta kannalta Kiitokoria edullisempana. Kiitokorilla on nim. suurin kokemus tällä alalla ja se seuraa jatkuvasti kaikkien valmistamiensa kirjastoautojen käyttöä ja kuntoa ja kaikkea, mikä koskee kirjastoautotoimintaa niin omassa maassa kuin ulkomailla. Toisaalta Ajokki Oy on vanha tunnettu ja ennen kaikkea tamperelainen koritehdas, jonka työhön kaupunki on oppinut luottamaan. Lisäksi auton huolto vastaisina vuosina helpottuu ja lisää kaluston ikää, kun korin rakentaja on omassa kaupungissa.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 71 §)

Tuo kirjastolautakunnan kokouksen pöytäkirjan teksti on mielenkiintoinen. Siinähan kirjastonjohtaja Mäkelä ilmaisee suoraan, että hänen mielestään kori olisi ollut tilattava kirjastollisista syistä Kiitokorilta. Ajokkihan ei ollut tehnyt tätä ennen yhtään kirjastoauton koria eikä tehnyt muuten tämän jälkeenkään. Hän toteaa, että kori on kai tehtävä Ajokilla.

Kun alustaa tilattaessa valittiin selvästikin kalliimpi, niin nyt pieni hinnanero ei ollut ratkaiseva. Ratkaisevaa oli saada kori tehdyksi nimenomaan tamperelaisella koritehtaalla.

Kirjastolautakunnan kokouksessa kirjastonjohtaja kertoi, että ”toinen kirjastoauto aloitti toimintansa maanantaina 10.11.1969. Heti ensimmäisen viikon perjantaina auto oli korjauksessa Ajokki Oy:ssä, jossa siihen tehtiin eräitä korjauksia ja täydennyksiä. Varsinaiset luovutus-pöytäkirjat laaditaan vasta marraskuun viimeisellä viikolla. Kaupunginkirjasto järjesti torstaina 6.11.1969 lehdistövastaanoton toisen kirjastoauton johdosta.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 185 §) Kun tämä auto lähti ensimmäiselle reitilleen, siitä loppui virta kesken reitin n. 15 minuutin ajaksi. Syynä oli se, että autoa tuli kuvaamaan TV ja he ottivat virran auton akuista. (Lehtimäki)

Kirjastoauton kirjastonhoitajaksi 1.2.1968 tullut Sirkka-Liisa Janakka (nyk. Piirainen) ja 1.1.1968 kirjastoautonkuljettajaksi tullut Jaakko Kuusinen kertoivat haastatteluisaan, että he kumpikaan eivät osallistuneet millään tavoin kirjastoauton hankintaan mukaan luettuna auton sisustuksen suunnittelu. Piirainen näki auton ensimmäisen kerran, kun se tuli koritehtaalta. Mäkelä hoiti koko auton hankinnan sisustuksen suunnitteluineen itse yhdessä Kyykosken ja Nummelinin kanssa. (Kuusinen, Piirainen)

Uusi kirjastoauto poikkesi monella tavalla kirjaston ensimmäisestä autosta. Se oli metrin pitempi eli 12 m, leveys oli sama eli suurin sallittu, mutta sisäkorkeus 12 cm suurempi eli 200 cm. Auton moottori oli Leylandin diesel ja teholtaan suurempi. Autossa oli moottori keskellä lattian alla ja näin lattiapinta-ala oli muutenkin suurempi. Autossa oli virkailijapöydät sekä edessä että takana ovien luona. Näin saatiin ruuhkia helpotettua mutta samalla veto oli tehokasta, kun molemmat ovet olivat usein samanaikaisesti avoinna. Kirjoja mahtui 3600 eli 400 enemmän. Henkilökunnalle oli nyt krematorioperiaatteella toimiva WC, oli käsienspesuallas ja kylmä vesi, sähkölevy ja jääkaappi. Mukaan oli jostain löydetty ”punainen kahvipannu ja punaiset emalimukit, pikakahvipurkki sekä eri baareista mukaan eksyneitä sokeripaloja”. Auton punaisen ulkoverityksen oli suunnitellut taiteilija Kauko Salmi. Eräs asiakas oli todennut, että auto oli sisältä ”ihan salonkivaunun näköinen”. Turvavarusteina olivat mm. 2 kpl hiilihapposammuttimia ja ensiapupakkaus. Eli kuten autotoiminnasta vastannut kirjastonhoitaja Sirkka-Liisa Janakka kirjoitti tuolloin: ”Kaiken kaikkiaan: elämä

on seikkailu ja kirjastoauto on kiva ja pop ja nonstop ja se tuo kirjat melkein kotiportille, vaikka vaatiikin lainaaja kävelemään sata metriä kun pysäkkipaikkaa joudutaan liikenneturvallisuuden takia siirtämään. Kannattaa käydä kirjastoautossa, kannattaa viipyä pitempääkin.” (Janakka 1969b, Tampereen kaupunginkirjaston toinen kirjastoauto)

Tämä toinen kirjastoauto osoittautui kokonaisuudessaan hyvinkin toimivaksi autoksi ja ennen kaikkea koriltaan kestäväksi, päinvastoin kuin ensimmäinen. Kun tämä toinen eli kakkosauto sitten aikanaan uusittiin vuonna 1986, se oli silloin Suomen vanhin käytössä ollut kirjastoauto.

Uuden auton tulon myötä kirjastoautotoiminta laajeni huomattavasti. Uusia pysäkkejä tuli 24. Samoin henkilökunta lisääntyi selvästi. Kun ennen oli vakinaisia vain kaksi eli kirjastonhoitaja (silloin vielä virkanimikkeellä amanuenssi) ja kirjastoautonkuljettaja-toimistoapulainen, nyt uuden auton myötä tuli kaksi amanuenssia, kaksi kuljettajaa ja yksi toimistovirkailija lisää eli henkilökunnan määrä yli kolminkertaistui.

D. Kaupunginkirjastoon perustetaan kirjastoauto-osasto vuonna 1972

Vuosi 1972 merkitsi monella tavalla suurta muutosta kirjastoautotoimintaan. Muutoksen aiheuttajana oli ennen kaikkea Teiskon kunnan liittäminen Tampereen kaupunkiin 1.1.1972. Sen mukana kaupungin maapinta-ala kasvoi 337,5 km²:lla eli 277,9 % ja kokonaispinta-ala 431,3 km²:lla eli 270,9 %. (Tampereen kaupungin tilastollinen... s. 3). Teiskon kunnan asukasluku liitoshetkellä oli 2 831. (Tampereen historia 4 s. 85) Pinta-alaltaan ja etenkin maapinta-alaltaan kaupunki kasvoi siis huomattavasti mutta väestön lisäys oli pieni.

Teiskon kuntaliitos ei tullut toki yllätyksenä kaupunginkirjastolle, sillä olihan liitosasia ollut vireillä jo useamman vuoden ajan. Eniten tuo liitos vaikutti kirjastoautotoimintaan, sillä kirjastoja Teiskossa oli vain yksi. Kirjastolautakunnan kokouksessa 28.4.1971 liitosasia oli esillä kirjaston osalta. ”Sen johdosta, että Teiskon kunta liitetään Tampereen kaupunkiin 1.1.1972, Tampereen kaupungin ja Teiskon kunnan edustajat ovat pitäneet jatkoneuvottelun ed. mainittua liittymistä koskevista asioista, jolloin mm. kirjastolaitoksen kohdalla päätettiin seuraavaa: Kirjastolaitoksen toiminta järjestetään sopimuksen mukaisesti. Teiskon kunnan hankkima kirjastoauto toimii kunnan alueella jo 1.2.1971 alkaen. Terälahden sivukirjasto jatkaa toimintaansa liitoksen jälkeen tarpeen mukaan.

Kaupunginkirjasto on ollut mukana kirjastoauton (Teiskon) kirjahankinnassa ja kirjojen luettelointi on suoritettu kaupunginkirjastossa, joten kirjastoauton kohdalla siirtymisvaihe on kivuton. Nykyinen Teiskon kirjastoauto pystyy syksystä 1972 alkaen, jolloin useat Teiskon nykyiset kansakoulut lopetettaneen, hoitamaan sekä Teiskon että ent. Aitolahden kirjastoautotoiminnan. Terälahden kirjaston toiminnassa pitäminen jätettäneen tällä erää ratkaisematta, mutta luultavasti se toiminee vielä liitoksen jälkeen ehkä pari vuotta.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 65 §). Terälahden kirjaston toiminnan jatkumisen suhteen kirjastonjohtaja Mäkelä erehtyi arvellessaan sen toimivan ehkä pari vuotta liitoksen jälkeen sillä kirjasto toimii yhä tätä kirjoitettaessa vuonna 2006. Teiskon kuntaliitoksesta ja sen kirjastoauton hankinnasta enemmän omassa luvussa.

Teiskon kuntaliitos merkitsi kirjastoauto toiminnalle paitsi yhden auton lisäästä ja toiminta-alueen huomattavaa suurenemista myös sitä, että nyt perustettiin oma kirjastoauto-osasto ja osasto sai osastonhoitajan. Lisäksi osaston henkilökuntamäärä kasvoi. Kun tähän asti kirjastoautossa työskenteli yhteensä 7 henkilöä, nyt määrä kasvoi viidellä kahteentoista. Teiskon auton mukana tuli yksi kirjastonhoitaja ja yksi kirjastoautonkuljettaja-toimistoapulainen ja lisäksi osasto sai yhden uuden kirjastonhoitajan ja yhden kirjastovirkailijan virat sekä yhden kuljettaja-toimistoapulaisen toimen. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 25.11.1971) Pysäkkien määrä kasvoi 45:llä.

Kun tuo Teiskon auto tuli Tampereelle, se alkoi käydä myös eräillä kaupunkialueen pysäkeillä sekä Aitolahdella. Vähitellen kirjastoauton palvelut supistuivat Teiskossa, koska usealta pysäkeiltä loppuivat kävijät ja kouluja on lopetettu. Kuitenkaan missään vaiheessa auto-osastolla ei ole ollut tarkoitus lopettaa Teiskon alueen palveluja vaikka sellaiseen on ollut välillä kirjaston johdon taholta haluja. Syynä on ollut se, että laina hinta Teiskon reiteillä on korkeampi kuin kaupunkialueella. Lainoja ei tule paljoa ja ajomatkat ovat pitkiä. Moni teiskolainen on todennut, että kirjastoauto on ollut ainoa kunnallinen palvelu heille. Jos reitin varrella on ollut yksikin halukas kirjastoauton käyttäjä, pysäkki on perustettu. Kaupunkialueella tätä ei ole tehty. Tällä hetkellä kirjastoautolla on kaksi vuoroviikoin Teiskossa ajettavaa iltareittiä.



”Mennään ulkomaille Teiskoon” saattoi kirjastoauton väki sanoa, kun Teiskon auto siirtyi Tampereen haltuun kuntaliitoksen myötä 1972. Kuvassa kaikki Tampereen kolme autoa vuonna 1974.

Tamperelainen sanonta kuuluu: ”Mennään ulkomaille Teiskoon” ja sitä se oli auto-osaston väelle poisluettuna nuo Teiskon auton mukana tulleet. Vaikka kuljettajat olivat joulun ja uudenvuoden välillä käyneetkin talvihämärässä ajamassa nuo Teiskon pysäkit, niin eiväthän ne jääneet mieleen. Kun reittejä sitten ajettiin ensimmäisiä kertoja, niin mukana olleella toisella virkailijalla oli kartta kädessä, mittailtiin etäisyyksiä ja katsottiin silmä tarkkana, missähän näkyisi pysäkkikilpi.

Kirjastoauto-osaston ensimmäinen osastonhoitaja Sirkka-Liisa Janakka kirjoitteli toukokuussa 1972 ensimmäisistä tunnelmista Teiskosta kirjastomme henkilökuntalehteen. ”Tulipa vuodenvaihde, tuli muitakin muutoksia. Teisko liittyi Tampereeseen, Teiskon kirjastoauto Tampereen kirjastoauto-osastoon ja Teiskon amanuenssi ynnä autonkuljettaja saman osaston henkilökuntaan. Kyseinen liitos toi toki väriä meidän jokapäiväiseen elämäämme, toi virkistävää vaihtelua, uusia kasvoja lainauspöydän molemmin puolin, toi uusia jännittäviä hetkiä ja tilanteita kuten kapeita mutkaisia liukkaita lumisia maanteitä, pitkänpitkiä ajomatkoja (tuollaisia runsaan sadan kilometrin päivätaipaleita), toi erämaan rauhaa, huurteisia valkoisia maalaismaisemia, auringonlaskuun pimeneviä iltapäiviä, mukavasti erilaisia kuin kerrostalojen kiireiset asukkaat.

Kirjastoauto-osaston sarjaan elämän pieniä iloja kuuluu kieltämättä Aitolahden ja Teiskon kaupunginosien halki Ruovedelle kulkeva tie eli vuoristorata. Pahimpaan kelirikkoaikaan Teiskoon ajettaessa amanuenssin on takerruttava lujasti katapultti-istuimeensa (kuljettaja saa turvautua ohjauspyörään), sillä ketterä vihreä automme hyppii kengurun lailla lähes koko ajomatkan. Merisairaus saattaa silloin uhata heikkoa henkilöä. Vuoristoradan kuhmut tasoittuvat tosin kunhan routa sulaa, mutta yksi ilon aihe sentään pysyy kautta vuoden: olettekos koskaan ajaneet autolla Kämenniemen Aunessillan yli, vauhdilla ylös – alas. Huimaava kokemus. Parempaa kuin Linnanmäellä. Käykää vaikka toteamassa.” (Janakka 1972)

Nuo ajopäivät Teiskoon toivat todella mukavaa vaihtelua kaupunkireitteihin sekä toisenlaisten asiakkaiden että maisemien takia. Vähitellen Teiskon kierrokset vähenivät, kun kuljettajat alkoivat ajaa yksin sinne suuntautuvat iltareitit. Onneksi meille muille jäi Teiskon koulukierrokset. Nyt ne ovat jääneet pois, kun Teiskon alueella kouluja yhdisteltiin, mutta tilalle on tullut yksi iltareitti silloin tällöin. Janakka kertoi kengurun lailla hyppivästä vihreästä autosta ja se piti paikkansa. Autossa oli lyhyt akseliväli, lehtijouset ja nämä yhdessä aiheuttivat, että auto oli todella hyppivä. Se kävi jokaisen pienenkin kuopan pohjalla. Aunessilta oli aikanaan legendaarinen, nyt jo muisto menneiltä ajoilta ajamisen kannalta. Silta viettää eläkepäiviään museosiltana, Suomen pisimpänä kivisenä kaarisiltana. Kuljettajat ajoivat, tahallaan, jos mukana oli uusi virkailija, niin lujaa sillan yli kuin vain uskalsivat ja kuuntelivat hymy suupielessä yllätetyn virkailijan kirkunaa.

Jos oli meillä kaupunkilaisilla totuttelua Teiskolaiseen maalaiselämään, niin oli sitä myös Teiskon auton mukana tulleella kuljettajalla kaupunkilaisuuteen. Jouko Laaksonen kertoi tuntumuksistaan muutaman kuukauden kokemuksensa jälkeen kirjaston henkilökuntalehdessä 1972: ”Kauan se oli tiedossa, siitä asti kun kirjastoauto Teiskoon hankittiin. Ei se tullut varkain, eikä hiljaa hiipimällä. Tulipahan vain, kun alettiin kirjoittaa vuosilukua 1972. Jaa, että mikä? No, se isännänvaihdos Teiskolle ja sen mukana Teiskon kirjastoautolle. Niin se tuli, uusi isäntä, Tampereen kaupunki. Ja kova isäntä tulikin. Ei saa enää Teiskonkaan

auto lepäillä lauantaisin. Ravata pitää kuusi päivää viikossa niin kuin toistenkin sisarusten. Taisi olla turhia epäilyjä ne siinä viime numerossa, ”miten saamme autot todella tehokkaaseen käyttöön”. Pitäisi kai ajaa sunnuntaisinkin, seisoohan silloin kolme autoa kokonaisen päivän ilman käyttöä. Se on sitä nykyajan kiireistä suurkaupungin sykintää, taitaa olla pääkaupunki pahasti jäljessä. Niin se vain tarttui kolmoseenkin, siihen vihreään. Takanapäin on sen rauhallinen, maaseudun kiireetön aika. On kuin kaupungin vilske ja vilinä tarrautuisi siihen kiinni, roikkuisi mukana aina ensimmäiselle pysäkillä saakka, siinä hellittäisi, mutta olisi taas valmis tarttumaan mukaan viimeisellä pysähdyspaikalla ja vetäisi autoa kiihtyvällä voimalla kohti kaupunkia. Saatat sanoa, niinhän sen tuleekin olla, mutta ei sitä tällainen korveneläjä pääse vain mukaan sellaiseen tahtiin. Alkaahan siihen jo tottua, mutta samalla on muutettava käsitystä kirjastosta ja kirjastoautotoiminnasta. Mikä minä olen siitä puhumaan, mettäkulman mies, mutta ei tunnu kirjaston arvolle sopivalta, että auto on täysi kuin Pariisin metro, senttiäkään et siirry niin ettet toisia varpailla tallaa. Kameraa saa polkea runsaat 300 kertaa tunnissa paraimmillaan, toimia koneena toisten mennessä konemaisesti ohi. Ei se ole kirjastoa. Tilastoja sillä tehdään. Numerot kilpailevat kansansivistyksen kanssa. No, ei siitä enempää.” (Laaksonen)

Mitäpä noihin teiskolaisen Laaksosen Joukon mietteisiin sanoisi noita aikoja muistellessa. Outoahan se oli varmaan hänelle kaupungin vilske niin kaduilla kuin autoissa. Oli liian outoa ja niinpä Jouko totesi jo neljän kuukauden Tampereella olon jälkeen, että on parasta hakeutua muihin tehtäviin ja palata takaisin sinne maaseudun rauhaan. Ja tuo vilske, mitä hän tuolloin koki, oli vain alkusoittoa, sillä vilkkaus nousi ja nousi aina tuonne 1970-luvun loppupuolelle asti.

V Teiskon kirjastoauto

”Kun Aitolahden kunta oli liitetty Tampereeseen 1.1.1964, Teisko jäi omassa ympäristönsään pienimmäksi kunnaksi.” Lisäksi kunnan elinkeino rakenne perustui lähes kokonaan maa- ja metsätalouteen. Niinpä Teiskon kunnanhallitus teki välittömästi Aitolahden liittämisen jälkeen eli 10.1.1966 kunnanvaltuustolle aloitteen myös Teiskon liittämisestä, kunnanvaltuusto puolestaan päätti 4.6.1966 anoa valtioneuvostolta, että kunta liitettäisiin kokonaan Tampereen kaupunkiin vuoden 1968 alusta. Tampere kaupunki teki omasta puolestaan samanlaisen anomuksen.

Valtioneuvosto ei kuitenkaan halunnut tehdä näin nopeita päätöksiä, vaan viivytti asiaa vuoden verran ja lykkäsi sitten sen käsiteltäväksi yleisen kuntauudistuksen yhteydessä. Yksi esiin tuotu mahdollisuus oli se, että Teisko olisi jaettu ympärillä olevien kuntien kesken (tarkoitti lähinnä sitä, että kunnan pohjoisosa olisi liitetty Ruoveteen), mutta se mahdollisuus todettiin epärealistiseksi. Vuoden 1968 kunnallisvaalien yhteydessä toimitettiin kuntalaisten kesken mielipidetiedustelu liitosasiasta. Kyselyyn vastasi 81 % kaikista äänioikeutetuista. Heistä 90,5 % halusi, että Teisko liitetään kokonaisuina johonkin muuhun kuntaan, ja 83,5 % toivoi nimenomaan liittämistä Tampereen kaupunkiin. Sitä, olisiko kunta ollut pidettävä itsenäisenä, ei edes pidetty aiheellisenä kysyä. Kuntalaisten kanta oli joka tapauksessa täten

varsin selvä. Myös valtioneuvosto teki 11.9.1969 päätöksen, jonka mukaan Teiskon kunta oli vuoden 1972 alusta liitettävä kokonaisuudessaan Tampereen kaupunkiin.” (Tampereen historia IV s. 83, 85) Teiskossahan ei ollut mitään keskustajamaa, vaan siellä oli kolme suurempaa kylää eli Kämenniemi, Terälahti ja Velaatta. Kirkko oli erillisellä paikalla.

Teiskossa oli vuonna 1968 sivutoimisena hoidettu pääkirjasto Terälähdessä ja siirtokokoelmat Kapeessa, Kämenniemessä, Ukaassa ja kunnalliskodilla. (Teiskon kirjastolautakunnan kokous 10.10.1968 4 §)

Aloitteen kirjastoauton hankkimiseksi Teiskoon teki kirjastotarkastaja Sirkka Sarkola tehdessään vuonna 1968 Teiskon kirjastolaitoksen tarkastuksen. Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen 13.3.1968 pöytäkirjan 7 § oli otsikoitu ”Oma kirjastohuoneisto vai kirjastoauto”. ”Kirjastotarkastaja Sarkola ehdotti, että kunta hankkisi kirjastoauton, koska vain siten voitaisiin tyydyttää kunnan lukutarve. Kirjastolautakunta hyväksyi periaatteessa tällaisen ehdotuksen, mutta ei asettunut kannattamaan sitä. Yksimielinen päätös oli, että ensin on saatava omat tilat ja vasta sitten kirjastoauto. Tämä päätettiin ilmoittaa myös heti kunnanhallitukselle. Seuraavassa pykälässä eli 8 § todetaan, että ”Tutustuttiin Kangasalan kirjastoautotoimintaan. Kangasalan kirjastonhoitaja oli lähettänyt materiaalia sitä varten.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk) Kirjasto sijaitsi vuokratiloissa entisessä pankin tiloissa ja kirjastolla oli toiveena saada paremmat tilat.

Teiskon kunnanhallitus käsitteli asiaa kokouksessaan 18.3.1968. ”Esiteltiin kunnan kirjastolautakunnan kirjelmä ja pöytäkirjanote, jossa esitetään, että Terälahden olisi ensiksi hankittava uusi kirjastohuoneisto ja vasta sitten otettava ohjelmaan kirjastoauto. Myöhemmin mahdollisesti hankittavan kirjastoauton tallin rakentamisesta on harkittava terveystalon rakentamisen yhteydessä.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 117 §) Kirjasto ei saanut toivomaansa uutta kirjastotilaa ja itse asiassa Terälähdessä kirjasto toimi samoissa tiloissa aina kesän 2002 loppuun asti, jolloin se vihdoinkin sai kunnan tilat läheltä entisestä Teiskon yhteiskoulun tiloista jotka tilat kunnostettiin Terälähdessä ala-asteelle.

Kun kunnanhallitus ei hyväksynyt uuden kirjastotilan hankkimista, kirjastolautakunta otti uudelleen käsiteltäväksi kirjastoautoasian kokouksessaan 13.5.1968. ”Koska kunnanhallitus ja sitten kunnanvaltuusto ovat hylänneet kirjastolautakunnan esityksen omasta kirjastohuoneistosta, niin nyt otettiin uudelleen esille kirjastoautokysymys. Päätettiin seuraavassa kokouksessa laatia mahdollisimman yksityiskohtainen selostus kirjastoautotoiminnasta Teiskossa. Kyseinen selostus lähetetään kunnanhallitukselle jatkotoimenpiteitä varten.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 2 §) Kuitenkin kirjastolautakunta hahmotteli tuota aikataulua jo tässä kokouksessa. ”Kirjastoautoreitti hahmoteltiin pääpiirteittäin ja tarkempi suunnittelu jätettiin seuraavaan kokoukseen.” ”Lautakunta katsoo kuitenkin tarpeelliseksi tarkistaa reitin ja aikataulun uudessa kokouksessaan ja näin ollen tarkka esitys kunnanhallitukselle tulee vasta myöhemmin.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 3 §, 4 §) Kirjastolautakunta mietti tuossa samassa kokouksessa myös kirjastoauton tallipaikkaa. ”Kirjastolautakunta katsoo välttämättömäksi, että rakennettavasta terveystalorakennuksesta on varattava kirjastoautolle säilytystilat. Kirjaston läheisyydestä ei ole saatavissa säilytystiloja. Kirjastolautakunta esittää varattavaksi säilytystilaa 9 x 3,5 m = 31,5 m². Vähimmäiskorkeus 2,5 m. (Auton koko pituus on 7290 mm ja kokonaisleveys 2500 mm) (Tämän pykälän asia tarkastettiin heti kokouksessa)”

Kirjastolautakunta kokoontui jo viikon kuluttua edellisestä eli 20.5.1968 kirjastoautokysymyksestä. ”Kirjastolautakunta oli yhtä mieltä siitä, että Teiskoon olisi saatava kirjastoauto. Kirjastotarkastaja Sarkola ehdotti samanlaista autoa kuin Kangasalla. Se on kuorma-auton alustalle rakennettu. Nykyinen hinta päätettiin tiedustella valmistajalta (Kiitokori Oy, Kausala).

Perusteluiksi kirjastoautohankinnalle kirjastolautakunta esittää seuraavaa:

1. Teiskon kokoista hajanaista pitäjää ei pystytä palvelemaan yhden kirjaston avulla. Sivukirjastoja ei ole ja niitä ei mielellään perusteta.
2. Lainauksen pienuus. Kotilainojen määrä v. 1967 oli 4394. Kotilainojen määrä asukasta kohden oli n. 1,4.
3. Kirjastotarkastaja Sarkola ehdotti kirjastoautoa käydessään tarkastamassa kirjastoamme.
4. Tampereen kaupunginkirjastolla ei ole mitään suunnitelmia tällä kertaa Teiskon suhteen kirjastoasioissa. Tampereelle hankittava toinen kirjastoauto ei ennättäisi palvella teiskolaisia.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 2 §)

Tässä yhteydessä kommentoisin hieman tuon yllä olevan perustelun viimeistä kohtaa. Kun Tampereelle alettiin hankkia toista kirjastoautoa, niin kirjastonjohtaja Mäkelä perusteli sen hankintaa kirjastolautakunnassa jo 30.11.1966 myös sillä, että se ”on välttämätön heti, kun Teiskon kunta liitetään Tampereen kaupunkiin”. Toisaalta hän totesi, että jo nykyiselläkin alueella toisella autolla olisi tarpeeksi työkenttää”. (Tampereen kirjastolautakunnan kokouksen ptk 414 §) Ilmeisesti Mäkelä kuultuaan Teiskon kirjastoautohankkeesta katsoi vuonna 1968, että Tampere tarvitsee kolmannen kirjastoauton Teiskon kuntaliitoksen myötä. Hän ilmoitti siksi teiskolaisille, ettei kaupunginkirjastolla ole mitään suunnitelmia Teiskon suhteen ja ettei toinen auto ehtisi palvella Teiskoa, kuten ei olisi ehtinytkään.

Teiskon kirjastolautakunta käsitteli tuossa samaisessa 20.5.1968 pidetyssä kokouksessaan tekemänsä reitti- ja aikataulusuunnitelmaa ja pyysi kunnanhallitusta viemään asiaa eteenpäin mukaan luettuna kouluhallituksen ennakkopäätöksen pyytäminen. Tehdyssä suunnitelmassa oli merkitty pysäkkipaikat, ajomatkat sadan metrin tarkkuudella ja pysähdysajat. Kokonaiskilometrimääräksi tuli 194,9 km ja pysähdysajat yhteensä 29 t 45 min. (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 2 §). Tuossa ensimmäisessä aikataulussa kiinnitti huomiota se, että useilla pysäkeillä edellisen pysäkin lähtöaika oli sama kuin seuraavan pysäkin tuloaika, vaikka pysäkkien väliä saattoi olla useampi kilometri. Tämä asia korjaantui lopullisessa aikataulussa.

Teiskon kunnanhallituksessa kirjastoautoasiaa käsiteltiin seuraavan kerran 1.7.1968. ”Esiteltiin Helsingin piirin kirjastotarkastajan kirje ja sitä seurannut jäljennös Kouluhallituksen ennakkopäätöksestä, jolla Teiskon kunnalle annetaan ns. ennakkolupa kirjastoauton hankkimisesta eräin ehdoin. Kunnanhallitus merkitsi luvan tietoonsa saatetuksi ja päätti yksimielisesti lähettää luvan tiedoksi kunnan kirjastolautakunnalle tarpeellisten esitysten tekoa varten. Lautakunnan esitystä kirjastoauton hankkimisesta ei ole kuitenkaan syytä tehdä ennen kuin on selvillä, että Teiskon kuntaa ei kuntauudistuksen yhteydessä jaeta.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 304 §)

Tuossa kunnanhallituksen pykälässä kiintoisaa on se, että, kun kirjastolautakunta oli 20.5.1968 esittänyt kunnanhallitukselle kouluhallituksen ennakkopäätöksen anomista, niin

jo runsas kuukausi tästä kunnanhallituksella oli paperilla kouluhallituksen päätös tuosta ennakkoluvan saannista. Kuka tuon ennakkoluvan Teiskon kunnan puolesta anoi, siitä ei ole mitään mainintaa kunnanhallituksen eikä kunnanvaltuuston pöytäkirjoissa eli asiaa ei käsitelty virallisesti näissä kunnan luottamuselimissä. Näyttääkin siltä, että tuo lupa-asia hoidettiin kunnan taholta kovalla kiireellä kunnanjohtajan ja kunnanhallituksen jäsenten epävirallisissa neuvotteluissa ja kouluhallitus oli hyväksynyt tämän menettelytavan, koska myönsi luvan.

Teiskon kirjastolautakunta käsitteli kirjastoautoasiaa vuoden 1968 aikana vielä kokouksessaan 10.10.1968. ”Keskusteltiin kirjastoautohankkeen nykytilanteesta. Olemme saaneet kouluhallitukselta ennakkoluvan kirjastoauton hankkimiseksi. Asiaa ei voida kuitenkaan vielä päättää ennen kuin kuntaliitos on selvillä.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 4 §) Tämän jälkeen kirjastoautoasia jäi käytännössä virallisesti ”lepäämään” pariaksi vuodeksi.

Teiskon kunnanvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 25.4.1969 Tampereen kanssa tehdyn sopimuksen Teiskon liittämisestä Tampereen kaupunkiin. Sopimuksessa todetaan kirjastolaitoksesta: ”Teiskon pääkirjasto muutetaan kaupungin sivukirjastoksi ja kaupungin kirjastoauto palvelee teiskolaisia tarvetta vastaavalla tavalla.” (Teiskon kunnanvaltuuston kokouksen ptk 39 §, liite 1) Tuossa sopimuksessa todetaan siis, että Tampereen kaupungin kirjastoauto palvelee teiskolaisia eikä mainita mitään Teiskon omasta kirjastoautosta. Ehkäpä tämä tulkinta on pikkutarkkuutta, sillä muuttuihan Teiskoon hankittu auto sitten kaupungin autoksi.

Kirjastoauton hankinta tuli esiin seuraavan kerran Teiskon kunnan luottamuselimissä vuonna 1970 kunnanhallituksen kokouksessa 25.5.1970 ”Kunnanjohtaja selosti Tampereen kaupungin edustajien kanssa käytyjä alustavia neuvotteluja siitä, että Teiskon kunta hankkisi mahdollisimman pian kuntaan kirjastoauton, sille kirjavarat sekä kirjastoauton kuljettajan ja perustaisi autokirjastonhoitajan viran. Pääomakustannukset olisivat n. 100.000 markkaa ja vuotuis-kustannukset n. 30.000 markkaa, joihin kumpaankin saataisiin 2/3 valtionavustus. Pääomakustannukset olisi rahoitettava pääomarahoituksella. Kirjastoauton hankintaa koskeva ennakkolupa olisi anottava muutettavaksi suuremmalle kirjastoautolle. Kunnanhallitus päätti yksimielisesti jäädä odottamaan kirjastoautosta pyydettyjä uusia tarjouksia, joiden saavuttua asian ratkaiseminen otetaan käsiteltäväksi.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 351 §) Kunnanhallitus päättikin kokouksessaan 6.7.1970 anoa kouluhallitukselta tuota muutoslupaa, jolloin alun perin n. 50.000 markkaa maksavan kirjastoauton sijasta pyydetään ennakkopäätöstä Bedfordin alustalle TRP-2D/4900 rakennettavasta kirjastoautosta, jonka hinta oli Kuitokorin tarjouksen mukaan 75 965 markkaa ja johon kirjoja sopi n. 3 100 nidettä. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 414 §)

Voisi sanoa, että nyt havahtui myös kirjastolautakunta, joka kokouksessaan 18.8.1970 totesi: ”Keskusteltiin uudelleen virinneestä kirjastoautohankkeesta. Lautakunta päätti esittää kunnanhallitukselle, että kirjastoauto hankittaisiin viimeistään vuoden 1971 alusta. Perusteluna todettiin seuraavaa. Nykyiset lainausasemat eivät pysty palvelemaan kuntalaisia edes välttävästi, koska niiden kirjavarastot ovat pienet ja lainaajat näin ollen joutuvat tulemaan pääkirjastoon, mikäli tahtovat lainata tietokirjallisuutta. Kirjastoauto olisi luonnollisestikin hankittava ennen kuntaliitosta.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 9 §) Vaikka

lautakunta päättikin nyt esittää kunnanhallitukselle kirjastoauton hankintaa viimeistään vuoden 1971 aikana, niin, kuten edellä on käynyt ilmi, kunnanhallitus oli jo ennen kirjastolautakunnan kokousta käytännössä tehnyt päätöksen kirjastoauton hankinnasta.

Teiskon kunnanhallitus käsitteli kirjastoautoasia seuraavan kerran 23.9.1971. Kunnanhallitushan oli anonut kouluhallituksesta lupaa hankkia alkuperäistä suurempi auto. Lupa saatiin kokousta seuraavana päivänä ja tästä tehtiin merkintä kokouksen pöytäkirjaan. Kunnanhallitus oli pyytänyt tarjouksia sekä Bedfordin että Sisun B-84 SV 500 alustoista. Näistä Bedford oli 16,7 % halvempi. Kunnanhallitus päätyi kuitenkin esittämään kunnanvaltuustolle Sisun hankkimista, sillä sen toimitusaika oli vain kaksi viikkoa eikä Bedfordia olisi saatu riittävän ajoissa koritehtaalle. (Korin osalta tarjous pyydettiin vain Kiitokorilta, ei muilta). Kunnanhallituksen mukaan kirjastoauton hinta oli n. 87.500 markkaa ja sen lisäksi pitäisi hankkia uusia kirjoja n. 20.000 markan arvosta.

Kunnanhallitus esitti yhden kirjastoamanuenssin viran ja yhden autonkuljettaja-toimistoapulaisen toimen perustamista. Kunnan kirjastolaitokseen oli tehtävä tarvittavat muutokset, joista oli pyydetty kirjastolautakunnan esitys. Kunnanhallitus totesi, että kirjastoauton ja kirjojen hankintaan kunta saa 2/3 avustuksen ja samoin henkilökunnan palkkaukseen ja auton käyttömenoihin. ”Pääomamenona käsiteltävä hankinta voidaan rahoittaa pääomatuloilla.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen 23.9.1970 ptk, liite 1)

Kunnanvaltuustossa kirjastoautoasia oli 30.9.1970. ”Käytyään asiasta vilkkaan keskustelun kunnanvaltuusto piti neuvottelutauon, jonka jälkeen valtuusto valtuutettu Tarkkalan ehdotuksen mukaisesti, jota keskustelussa valtuutetut Yli-Houhala ja Karimaa kannattivat, lopulta yksimielisesti päätti, että kunnalle hankitaan ehdotuksen mukainen kirjastoauto, jonka kunnanhallitus saa tilata vasta sitten, kun myös valtionavustusosuuden odotuksen ajaksi tarvittavan tilapäisrahoituksen saamisesta on saatu Tampereen kaupungilta kirjallinen ilmoitus. Lopuksi kunnanvaltuusto päätti valtuutettu Tarkkalan ehdotuksen mukaisesti, jota useat kannattivat, että kirjastoautoa varten tarvittavan viran ja toimen perustamisesta päättäminen siirretään kokoukseen.” (Teiskon kunnanvaltuuston kokouksen ptk 59 §)

Teiskon kunnanhallitus piti kokouksen 5.10.1970 ja siinä kunnanhallitus saatuaan kunnanvaltuustolta luvan päätti tilata kirjastoauton alustan ja korin. Kunnanhallitus päätti pyytää kirjastolautakunnalta mahdollisimman pian ehdotusta kirjasto-ohjesäännön muuttamisesta – talousarvioehdotusta myös kirjastoauton osalta vuodelle 1971 ja lausuntoa autoa varten tarvittavan viran ja toimen perustamisesta. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 588 §)

Kirjastolautakunta piti kokouksen pari päivää yllämainitun kunnanhallituksen kokouksen jälkeen eli 7.10.1970. ”Keskusteltiin kirjastoauton aiheuttamista kysymyksistä ja kuultiin kunnanjohtajan selvitys siitä mitä kunnassa on jo tehty auton toiminnan saattamisesta alkuun mahdollisimman pian, todennäköisesti 1.2.1971. Auton reitti ja aikataulu pidettäneen aikaisemmin laaditun mukaisena, ellei suoritettavaksi aiottu koeajo tuo esiin muutosta vaativia seikkoja.” Kirjastolautakunnalla ei ollut huomauttavista virkojen toimien ja toimien perustamisesta kirjastoautoon ja muutti kirjasto-ohjesääntöä pyydetyllä tavalla. (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 7 §, 9 §, 10 §)

Teiskon kunnanhallitus kiirehti kokouksessaan 2.11.1970 kunnanvaltuustoa tekemään päätöksen kirjastoautoa varten tarvittavien viran ja toimen perustamisesta. Kunnanhallitus

totesi, että kirjastoauton hankintaan saadaan valtionapua 71.600 markkaa. Lisälänanan 35.000 markkaa otetaan alle viittä vuotta lyhyemmällä ajalla ja 7 %:n vuotuisella korolla. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen 2.11.1970 ptk, liite 1)

Teiskon kunnanvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 11.11.1970 kirjastoautoa varten tarvittavan kirjastoamanuenssin viran ja kirjastoautonkuljettaja-toimistoapulaisen toimen perustamisen. Kuljettajan toimen pätevyysvaatimuksista todettiin, että ne määritellään kunnan kirjasto-ohjesäännössä. (Näin ei kuitenkaan tapahtunut) (Teiskon kunnanvaltuuston kokouksen ptk 67 §)

Samaisessa kokouksessa kunnanvaltuusto hyväksyi uuden kirjasto-ohjesäännön jonka 2 §:ssä todetaan: ”Pääkirjasto suorittaa kirjalainastoimintaa myös kirjastoauton avulla. Sen toiminta-alueet kirjastolautakunta määrää kunnanvaltuuston antamien ohjeiden mukaan”. (Teiskon kunnanvaltuuston kokouksen ptk 66 §) Mitään ohjeita kirjastolautakunta ei saanut kunnanvaltuustolta pöytäkirjojen mukaan.

Teiskon kunnanvaltuusto päätti myös 11.11.1970 kokouksessaan lainan ottamisesta kirjastoauton hankintaa varten: ”Kunnanhallituksen ehdotuksen mukaisesti kunnanvaltuusto päätti, ilman keskustelua yksimielisesti, että kunnalle otetaan Tampereen kaupungilta, tapaturmarahastolta kirjastoauton ja sen kirjavaraston hankinnan rahoittamista varten 35000 markan suuruinen laina viittä vuotta lyhyemmällä maksuajalla, 7,5 vuotuisella korolla ja kunnanhallituksen hyväksymillä muilla lainaehdoilla.” (Teiskon kunnanvaltuuston kokouksen ptk 68 §)

Teiskon kunnanhallituksen kokous 7.12.1970. ”Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti Kiitokori Oy:n kirjeellään 1.12.1970 tekemän esityksen, että kunnalle tilattuun kirjastoautoon asennettaisiin alunperin tarjotun vesi-Webasto-merkkisen lämmityslaitteen sijasta Behr-merkkinen lämmityslaitte, joka on todettu paremmaksi ja on hieman kalliimpi, mutta joka asennetaan kunnan tilaamaan autoon samanhintaisena.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 741 §)

Kirjastoautojen väriyksenä olivat tuolloin hyvin yksinkertaiset raidat. Teiskon kunnanhallituksen 21.12.1970 hyväksymä oli ajalle tyypillinen: ”Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti sille esitetyn kirjastoauton värimallin ja maalausselostuksen, jonka mukaan värit ovat vihreä Miranol 254, hopeanharmaa Sadolux 43 ja musta. Tekstiksi KIRJASTOAUTO ja lisäksi kunnan vaakuna. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 753 §)

Teiskon kunnanhallitus oli saanut kutsun Kiitokorilta tulla tutustumaan valmisteilla olevaan kunnan kirjastoautoon. Kunnanhallitus valitsi osanottajat matkalle kokouksessa 11.1.1971 ja päätti samalla myös kahdesta muusta kirjastoautoon liittyvästä asiasta yksimielisesti. ”1. Kunnanhallituksen jäsenet Pehu, Tasanen, Virtanen, Toijala, Savolainen, Leppänen ja Yli-Kovero käyvät yhdessä kirjastoneuvos Mäkelän kanssa tutustumassa valmistuvassa olevaan kirjastoautoon Kiitokori Oy:llä sieltä saadun kutsun mukaisesti 15.1.1971 käyttäen matkaan Maunuksen taksia. Heille maksetaan ko. päiviltä matkustus-säännön mukainen päiväraha – 2. Kirjastoautolle otetaan erilliset vakuutukset vakuutusyhtiö Turvasta (samasta missä Tampereen autot oli vakuutettu), mutta vakuutusten muodot ja määrät jätetään Kiitokori Oy:llä kävijöiden lopullisesti päätettäväksi siihen mennessä saatavien lisätietojen perusteella. – 3. Kirjastoauton tarvitsemien sähköpisteiden paikkojen määrääminen ja niiden asennuttaminen päätettiin jättää kirjastolautakunnan ja kunnanjohta-

jan hoidettavaksi toteamuksin, että niitä tulee n. 10 kpl.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 11 §) Sähköpistokkeiden asentamista ei käsitelty ainakaan virallisesti kirjastolautakunnan kokouksessa.

Kirjastolautakunta valitsi kokouksessa 13.1.1971 kirjastoautonkuljettaja-toimistoapulaiseksi kahdesta hakijasta myymäläautonkuljettaja Jouko Laaksosen Teiskon Velaatasta. (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 6 §) Hänen työsuhteensa alkoi 25.1.1971. Seuraavassa kirjastolautakunnan kokouksessa 20.1.1970 valittiin kirjastoamanuenssin virkaan sen ainoa pätevä hakija Mirja Kärkkäinen (9 §). Hänen työsuhteensa alkoi samana päivänä kuin Laaksosen. Kirjastoauton aikataulu hyväksyttiin muutamien tarkistuksin 31.5. asti. (12 §)

Kirjastoauton tallikysymys oli ollut ratkaisematta. Kirjastolautakuntahan oli toivonut sitä mahdollisesti rakennettavaan uuteen terveystaloon. Nyt oli kuitenkin jotain tehtävä.

Kirjastolautakunnan kokous 20.1.1971: ”Kirjastolautakunta päätti esittää Teiskon kunnanhallitukselle, että Terälahden kansakoululla vapaana oleva asunto vuokrattaisiin kirjastoautonkuljettaja Jouko Laaksoselle. Näin kirjastoauton sijaintipaikaksi tulisi Terälahden koulun piha, joka siihen varsin hyvin soveltuukin sijaiten verraten lähellä pääkirjastoa.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 11 §) Kunnanhallitus hyväksyi anomuksen alistaen päätöksensä yksimielisesti Terälahden koulun johtokunnan hyväksyttäväksi. Samassa kokouksessa kunnanhallitus merkitsi tiedoksi kirjastoauton henkilökunnan valinnat ja kirjastoautotoiminnan alkamisen 1.2.1971. Samalla hyväksyttiin, että kirjastoautoon saadaan hankkia tarvittavat siivous-, hoito-, ja huolto- ja varoitusvarusteet. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 38 §)

Teiskon kunnan kirjastoauton hakivat koritehtaalta Teiskon kunnan kirjastoautonkuljettaja Jouko Laaksonen yhdessä Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoautonkuljettaja Jaakko Kuusisen kanssa. (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen 15.2.1971 ptk 102 §)

Vaikka kirjastoauton aikataulu oli hyväksytty 31.5. asti, niin siihen jouduttiin tekemään muutamia muutoksia jo 22.3.1971 alkaen. (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen 10.3.1971 ptk 5 §)

Kirjastoauton lainaus ylitti ilmeisesti odotukset ja kirjat uhkasivat loppua kesken. Kirjastolautakunta 5.5.1971: ”Kirjastolautakunta päätti esittää kunnanhallitukselle 10.000 mk:n lisämäärärahan anomuksen uusien kirjojen hankkimiseksi kirjastoautoon. Perusteluna mainittiin, että käyttökelpoiset kirjat ovat lopussa Tampereen kaupunginkirjaston varastosta, mistä kirjatäydennyksiä on tähän asti saatu ja että kirjastoauto on saatava täyteen.” (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 7 §) Kunnanhallitus ei kuitenkaan kokouksessaan 17.5.1971 hyväksynyt kirjastolautakunnan esitystä. ”Puheenjohtaja luki kunnanhallitukselle kirjastolautakunnan tekemän anomuksen saada 10.000 markan lisämäärärahan käytettäväksi kirjastoauton kirjavaraston täydennyshankintoihin. Kunnanhallitus päätti keskustelun jälkeen yksimielisesti, että anomuksen käsittely siirretään kuluvan vuoden lisätalousarvion yhteyteen. Kirjastolautakunnalle päätettiin antaa kehotus täydentää kirjastoauton kirjavarastoja mahdollisuuksien mukaan pääkirjastosta.” (Teiskon kunnanhallituksen kokouksen ptk 262 §) Vuoden 1971 syksyllä tehdyssä lisätalousarvioesityksessä ei mainittu mitään tästä asiasta ja ajatellen kirjojen hankintaan ja niiden lainauskuntoon saattamisen vaadittua aikaa, ei kirjoja olisi enää ehditty hankkia.

Viimeisen kerran Teiskon kunnan luottamuselimissä mainittiin kirjastoauto, kun kirjastolautakunta kokouksessaan 25.8.1971 päätti kirjastoauton aikataulusta 31.12.1971 asti (5 §) Samassa kokouksessa kirjastolautakunta joutui anomaan kunnanhallitukselta määrärahan siirtoa, koska kirjastoauton lämmityskustannukset nousivat talvella arvioitua suuremmiksi (miksi muuten tämä vasta elokuun kokouksessa) ja lisämäärärahaa auton aiheuttamien kustannuksien ja jo tapahtuneen määrärahan ylityksen peittämiseksi. (Teiskon kirjastolautakunnan kokouksen ptk 6 §) Ilmeisesti nämä pakolliset määrärahan ylitykset myönnettiin ilman kunnanhallitusta, koska sen kokouksen pöytäkirjoissa ei ole mainintaa esityksen hyväksymisestä.

Tällainen oli Teiskon kirjastoauton hankinta virallisten pöytäkirjojen mukaan. Tämän kirjoittajalle jäi tästä kaikesta sellainen mielikuva, että kirjastolautakunta jätettiin kunnanluottamuselimissä ja kunnan johdossa aika lailla ”sivustakatsojan rooliin”. Taloudelliset päätökset oli tehtävä äkkiä. Kirjastolautakunta toki teki aloitteen kirjastoauton hankinnasta mutta sen jälkeen sen tehtäväksi tulivat vain pakolliset tehtävät eli kirjastoauton aikataulun hyväksyminen, henkilökunnan valinta ja uuden kirjasto-ohjesäännön esittäminen. Mielikuvani oikeellisuuden vahvisti Teiskon kunnan kirjastonhoitajana tuolloin toiminut Ulpu Ronkainen (nyk. Ketvel), joka muuten toimii yhä Terälahden kirjaston kirjastovirkailijana. Hän sanoi, että kirjastolautakunta jätettiin todella sivuun ja he seurasivat vain sivusta, mitä tapahtui ja kaikki tapahtui loppujen lopuksi hyvin nopeasti. Lopputulos oli hyvä. (Ketvel)

Mikä oli Tampereen kaupungin ja kaupunginkirjaston osuus Teiskon kunnan kirjastoauton hankinnassa, sillä olihan tuleva kuntaliitos tiedossa jo tuon hankinnan aikana. Virallisissa pöytäkirjoissahan Tampere mainitaan vain muutaman kerran. Ulpu Ketvel muistelee, että Tampere oli oleellisesti koko ajan mukana. Ellei Tampere olisi ollut vahvasti auton hankinnassa mukana, ei kirjastoautoa olisi Teiskoon hankittu. Teiskollahan ei ollut mitään kokemusta kirjastoauton hankinnasta. Kirjastoauto suunniteltiin Tampereella ja samoin sen värittäminen. Keskeisenä henkilönä oli koko ajan Tampereen kirjastonjohtaja Mikko Mäkelä. (Ketvel) Mäkelän apuna oli Tampereen kirjastoautonkuljettajien vanhin Jaakko Kuusinen, johon Mäkelä luotti. Kuusinen muisteli tavanneensa itse Teiskon kunnanjohtajan Martti Yli-Koveron useamman kerran. (Kuusinen) Teiskon kunta kävi jo Ketvelin ja Kuusisen lausumien perusteella kunnanjohtajan johdolla useita epävirallisia neuvotteluja Tampereen kanssa noiden virallisten pöytäkirjojen ulkopuolella. Lisäksi kunnanhallituksen kokouksen 25.5.1970 pöytäkirjassahan on teksti: ”Kunnanjohtaja selosti Tampereen kaupungin edustajien kanssa käytyjä alustavia neuvotteluja siitä, että Teiskon kunta hankkisi mahdollisimman pian kuntaan kirjastoauton...”

Tampereen kirjastonjohtajalle oli käynyt Tampereen toisen kirjastoauton hankinnan yhteydessä selväksi, että kaksi kirjastoautoa tarvittiin palvelemaan kaupunkialuetta ja siksi Teiskon aluetta varten yhdistettynä Aitolahden alueen kanssa tarvittiin kolmas kirjastoauto. Siinä, että Teiskon kunta maalaiskuntana hankki kirjastoauton, oli Tampereen kaupungin kannalta kyse rahasta. Maalaiskuntahan sai auton hankintaan valtionosuutta 2/3, kun taas kaupunki 1/3. Tampereen kaupunki antoi Teiskon kunnalle lainan valtionosuuden ylimenevän summan maksamiseen. Tampereen kaupungille oli siis edullista, että Teiskon kunta hankki auton, joka tuli käyttöön 11 kuukautta ennen kuntaliitosta. Tätä samaa keinoa käyttivät tuohon aikaan kirjastoautohankinnassa eräät muutkin kaupungit, kun kaupunkiin

oli liittymässä maalaiskunta. Esimerkki tästä on Pirkanmaalta, kun Sääksmäen kunta liittyi Valkeakosken kaupunkiin vuoden 1973 alusta. Siellä Sääksmäen kunnanvaltuusto hyväksyi kirjastoauton hankinnan lisätalousarvion yhteydessä kokouksessaan 25.9.1972. (Kivelä s. 167-170)

Tampereen kaupunginkirjasto hankki Teiskon kunnan myöntämällä perushankintarahoilla kirjat kirjastoautoa varten vuoden 1970 loppupuolella, luetteloi ne jo valmiiksi kaupunginkirjaston luetteloihin ja laittoi lainauskuntoon. Kun Teiskon kirjastoauto tarvitsi täydennystä, se sai sitä lopetetun Sorilan kirjaston, Aitolahden kunnan entisen pääkirjaston, ja Tampereen kirjastoauton varastosta. Tampereen kaupunginkirjaston apulaiskirjastonjohtaja Aino Paksula totesi: ”Nyt voi huomata, että kirjastoauto vaatii hyvän täydennysvaraston, jotta se pystyisi täyttämään sille asetetut vaatimukset.” (Paksula)

Teiskon kirjastoauton kirjastoamanuenssi Mirja Kärkkäinen kertoi ensimmäisen kuukauden kokemuksinaan, että hyllyt tyhjenivät kirjoista nopeasti, mutta onneksi täydennystä saatiin Tampereelta. Aikuiset olivat huomanneet jo tilaamisen edut. ”Niin me sitten ajaa rytkyttelemme kapeita, mäkisiä, mutkikkaita teitä ja pelkäämme kirjalaatikon tippuvan hyllyltä jossain sopivassa kuopassa ja Detroit-järjestelmämme pettävän täysin. Voimme myöhästyä aikataulustamme jonkin poikittain tiellä olevan rekan takia tai sattua paikallisten myymäläautojen kanssa yhtä aikaa samaan paikkaan. Mutta aina olemme sentään sopineet mukaan. Isännät tulevat katsomaan ”sitä kallista vehjettä”, ja meidän mielestämme uteliaisuus ainakin tässä tapauksessa on hyve, sillä useimmiten sitä voi tupata jonkin kirjan kävijän mukaan. Enemmiltä kyydinpyytäjiltä olemme säästyneet, mutta luulemme sen johtuvan vain siitä, että kuntalaiset vähän vierastavat meitä. Mutta muuten täytyy sanoa, että hyvin menee. Ihmiset ovat ystävällisiä ja puheliaita. Sitä tuntee pääsevänsä paljon lähemmäksi asiakkaitaan kuin kaupungissa ja tuntuu kuin sen takia saisi enemmän aikaakin. (Kärkkäinen)

Tämän Teiskon auton hankintaa koskeva luku on hyvä päättää lainaten edellä mainitun Aino Paksulan kirjoituksen ”Teiskon kirjastoautoa autettiin” loppusanoja. ”Harvaan asuttu Teisko on tyyppillistä maanviljelysseutua, jossa talot ovat peltojensa keskellä etäällä toisistaan. Kirkonkylää ei ole ollenkaan, mutta Kämenniemi, Terälahti ja Velaatta ovat jonkinlaisia ”taajamia”, tosin melko vaatimattomia. Näsijärven kauniit rannat samaten kuin lukuisat pikkujärvet rantamineen ovat houkutelleet kesäasukkaita tuhatlukuisesti. Toivottavasti kirjastoauton palvelukset saavuttavat heidätkin. Lopuksi kerrottakoon, että Teiskon kunnanjohtaja Martti Yli-Kovero, josta ennätti kehittyä aikamoinen kirjastoautoasiantuntija, totesi selviönä, että ”Teisko on kiistattomasti Suomen kaunein pitäjä” ja mitäpä tuohon viitsisi vastaanakaan väittää.” (Paksula) Ei varmaankaan Aino Paksula halunnut väittää vastaan tuohon kunnanjohtajan toteamukseen, sillä olihan hän itsekin vanhaa teiskolaista sukujuurta ja on haudattu sukhautaan Teiskon hautausmaalle.

VI Kirjastoautojen uusimiset alkoivat

Tampereella oli vuoden 1972 alussa kolme kirjastoautoa, mutta miten siitä eteenpäin seuraavien 10 vuoden aikana kirjastonjohtaja Mäkelän kaavailujen mukaan.

Ensimmäinen viite Mäkelän kaavailuista, ajatuksista kirjastoautotoiminnasta tulevaisuudessa, tuli esiin lautakunnan kokouksessa 22.6.1972, kun Mäkelä esitteli uuden kirjastotalon huonetilaohjelmaa. Sen mukaan uudessa kirjastotalossa olisi 600 neliömetrin kirjastoautotalli (4 kirjastoautoa, 3 koulukirjastoautoa, monikäyttöbussia, 3 kuljetusautoa, pakettiauto, henkilöauto) sekä autojen huoltotiloja 80 m². (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 138 §)

Kirjastolautakunnan kokouksessa 18.12.1972 kirjastonjohtaja Mäkelä esitteli suunnitelmansa kirjastoautojen PTS:ksi vuosille 1973-1983. Aluksi hän totesi: ”Kirjastoautotoiminta maassamme on vielä uutta, mutta se on osoittautunut erittäin tehokkaaksi ja kehityskykyiseksi ja ennen kaikkea taloudelliseksi.” (Mäkelä korosti jälleen tässä ennen kaikkea autotoiminnan taloudellisuutta.) Mäkelän mielestä ”kolme varsinaista kirjastoautoa pystyy palvelemaan ainakin tyydyttävästi ne alueet, jotka ovat kiinteitten kirjastopisteitten normaalin toimintasäteen ulkopuolella. Vuoden 1983 loppuun mennessä nykyiset kirjastoautot on vaihdettu uusiin (kirjastoauton käyttöaika 10 v.)... ts. kirjastoautojen palvelu on hyvä ja ne kaikki ovat suurinta hyväksyttyä kokoa.” Mutta nyt Mäkelä otti esiin tuon 15 000 kaupunkien kirjastojohtajien kokouksessa 1960 esiin tulleen perävaunun asian ehdottamalla hankittavaksi koulukirjastoautoja, joilla hän tarkoitti erillisen vetovaunun kuljettamia perävaunuja. Toinen kirjastoautojen kehityslinja olisi ns. monikäyttöauto, jolla hän tarkoitti samanlaista perävaunua kuin koulukirjastojen osalta, mutta tämä perävaunu voitaisiin jakaa väliseinillä vaikka kahteen tai kolmeen eri osastoon, joista esim. yksi toimisi opetusstudiona, toinen kerhuhuoneena raina- ja filmiheittimiseen ja kolmas musiikkihuoneena jne. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 213 §). Perävaunuhankkeesta Tampereella enemmän omassa luvussaan.

Mäkelä teki tuon kirjastoautojen PTS:n siinä vaiheessa, kun hänellä oli eläkkeelle jääntiinsä aikaa enää kymmenisen kuukautta eli hän tiesi, että hän ei ollut enää sitä toteuttamassa. Kirjastoautojen määrän suhteen hänen ennusteensa osoittautuivat paikkansa pitäviksi, tosin uusimisajat eivät täysin. Sen sijaan perävaunusuunnitelma hautautui.

Kaupunginkirjaston ensimmäistä kirjastoautoa voisi luonnehtia opetteluautoksi, jolla haettiin kokemuksia, myös auton tekniikan suhteen. Teknisiä ongelmia alkoi esiintyä jo varhaisessa vaiheessa. Kun toista autoa hankittiin, lautakunnan kokouksen 21.4.1969 pöytäkirjassa todetaan, että ”Käytäntö on osoittanut ensimmäisen kirjastoauton rungon liian heikoksi sekä sähkön ja lämmön saannin vaikeaksi ja kalliiksi.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 67 §) Tässä vaiheessa oli jo pakko miettiä, mitä tehdä auton lämmitykselle, ettei autossa tarvitsisi palella talvella. Samoin sähkösaannin kanssa oli ongelmia. Kirjastolautakunnan kokouksessa 13.5.1969 asia oli uudelleen esillä. ”Kaupunginkirjaston uuden kirjastoauton hankinnassa käyttämät asiantuntijat, liikennelaitoksen teknillinen johtaja, ins. Heikki Kyykoski ja kuljetustoimiston päällikkö Pauli Nummelin, ovat tulleet kirjastoauton käyttöä koskevissa laskelmissaan tulokseen, että kaupunginkirjaston nykyiseen kirjastoautoon olisi taloudellisista syistä jo ensi kesänä muutettava vesi-Webasto-

lämmitinlaite ja lisäksi hankittava verkkolatauslaitteet yleisverkkoon lisäämistä varten pysähdyspaikoilla. Tällöin nykyinen moottori, kun sitä ei tarvitsisi tyhjäkäyttää lämmityksen takia, kestäisi vielä, mutta muutoin se on hyvinkin pian vaihdettava uuteen. Nyt se on jo niin kulunut, että bensiinin kulutus tavallisessa ajossa on laskettava kolmanneksen suuremmaksi, siis n. 40 l/100 km.” Kustannusarviossa laskettiin, että laitteiden uusimisesta tulevat kustannukset saataisiin korvatuksi liittämällä auto mahdollisimman monella pysäkillä sähköpistokkeeseen ja käyttämällä sähkölämmitystä. Näin säästettäisiin polttoainekustannuksia, kun autoa ei tarvitsi tyhjäkäyttää yhtä paljon kuin ennen. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 72 §)

Mitään ei kuitenkaan tapahtunut ja kirjastolautakunta palasi vuoden kuluttua uudelleen asiaan kokouksessaan 11.5.1970. ”Kuluneen talven aikana uudesta kirjastoautosta saatujen kokemusten perusteella tuntuu oikealta ratkaisulta se, että ykkösautossa (eli tuossa ensimmäisessä) suoritettaisiin lämmityslaitteen vaihdos nimenomaan vesivebastoksi. Sen sijaan ins. Kyykoski ei katso aiheelliseksi moottorin vaihtamista diesel-moottoriksi, kuten viime kesäisten suunnitelmien mukaan nyt olisi tehtävä. Nykyisen bensiinimoottorin kunto tarkastettaisiin ja tarpeellisilta osin korjattaisiin, etulämmittäjä vaihdettaisiin suuremmaksi ja hankittaisiin tasasuunninlaitteet, niin että tämäkin auto voitaisiin liittää pysähdyspaikoilla yleisvirtaverkkoon.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 83 §).

Mitään konkreettista ei kuitenkaan tapahtunut. Henkilökunnan työolosuhteet ensimmäisessä eli ykkösautossa huononivat ja huononivat. Kirjastolautakunnalle vt. kirjastonjohtaja Maija-Liisa Peltonen esitti ilmoitusasiana kokouksessa 8.11.1973: ”Kirjastoauto I:ssä on havaittu olevan pakokaasua pysäkillä seisottaessa. Tämä on valitettavaa sekä asiakkaitten että henkilökunnan terveyden kannalta. Kirjastoauto I on hankittu v. 1966. Se on bensiinikäyttöinen malli, johon ei laskelmien mukaan ole kannattanut tehdä enää tarvittavia korjauksia, vaan lämpö ja valo otetaan auton akuista. Pakokaasun pääseminen auton sisälle johtuu siitä, että pakoputki ja lämmityslaitteen ilmanottoaite ovat liian lähellä toisiaan. Etenkin, jos tuuli tulee epäedullisesta suunnasta, pääsee pakokaasua auton sisälle. Asiantuntijalausannon mukaan olisi auton lämmitys ollut muutettava vesi-Webasto-järjestelmäksi ja riittävä sähkönsaanti turvattava akkujen lisäksi yhdistämällä pysähdyspaikoilla yleisverkkoon. Muutostyöt olisivat tulleet kuitenkin niin kalliiksi (v. 1969 8 700 mk), että niistä luovuttiin. Kirjastoauto on PTS:n mukaan tarkoitus poistaa käytöstä v. 1976.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk, ilmoitusasia)

Nuo lämmityslaitteen ongelmat vain lisääntyivät, kun pakokaasua alkoi päästä autoon sisälle. Välillä auton sisällä ilma oli niin sinisenä pakokaasua, ettei edestä nähnyt perälle. Henkilökunnan keskuudessa alkoi esiintyä päänsärkyä, eikä ihme. Asiakkaat kyselivät ”Kuinka ihmeessä te pystytte työskentelemään täällä. Eikä aina voinutkaan vaan oli mentävä ulos. Kirjastoauton silloinen amanuenssi Kari Eloranta kirjoitti henkilökunnan puolesta mm. tästä asiasta kirjaston henkilökuntalehteen 1974: ”Pako- ym. kaasuja kävi viime syystalvella työsuojelutarkastaja Leponiemi haistelemassa. Mittaus tapahtui kirkkaana ja tyynenä pakkasaamuna, mutta mitään hälyttävää ei löytynyt. Eikä ihme ollutkaan, ettei löytynyt, sillä pahiten kaasuja tunkeutuu auton oleskelutiloihin illalla, tuulisella ja kostealla säällä.” (Eloranta 1974)

Kun kirjaston henkilökuntalehden toimitus kyseli vuoden 1975 alussa vuodenvaihteen näköaloja, vastasin siihen: ”Kirjastoauto-osaston hartain uuden vuoden toive: ehjät kirjastoautot! Yhä useammin olemme viime aikoina joutuneet viemään pysäkeille ilmoituksia siitä, että kirjastoauto ei kulje korjauksen vuoksi. Toivomme, että nämä viemiset vähenisivät huomattavasti tai mikä parasta, loppuisivat kokonaan. Iloitsemme siitä, että kaupunginvaltuusto on hyväksynyt määrärahan uuden kirjastoauton alustaa varten. Toivon mukaan tämä uusi auto saadaan liikenteeseen mahdollisimman pian ensi vuoden puolella.” (Vuodenvaihteen näköaloja) Vikoja alkoi ilmaantua entistä enemmän tuossa ensimmäisessä autossa, mutta niitä oli myös muissa autoissa. Eräs kuljettaja totesikin aiheellisesti: ”Taas pyörii kuin ihmisen mieli, sanoi kuljettaja, kun kirjastoauton moottori oli jälleen kunnossa.”

Kaupunginkirjaston ensimmäinen auto alkoi olla todella niin huonossa kunnossa, että sen uusiminen oli välttämätöntä. Mikko Mäkelän seuraajaksi tullut kirjastonjohtaja Elna Elonheimo ymmärsi hyvin tämän tilanteen, otti asian esille kirjastolautakunnan kokouksessa 13.8.1974 ja esitti uuden auton hankintaa. ”I Kirjastoauto on otettu käyttöön 27.6.1966. Kuluneisuus haittaa auton käyttöä. Varaosien saanti 8 vuotta vanhaan Fordiin on vaikeata ja eräissä tapauksissa melkein mahdotonta. (Varaosia oli jouduttu tilaamaan joissain tapauksissa Belgiasta Fordin keskusvarastolta ja niiden saanti kesti). Auton ollessa korjattavana jää aikatauluun merkittäviä pysäkkejä hoitamatta, mitä ei tietenkään saisi tapahtua. Päivittäisessä lainausliikenteessä ajokatkoksista aiheutuva haitta on melko tuntuvaa, kun otetaan huomioon, että kirjastoautoista lainattava kirjamäärä on 17,2 % koko kaupunginkirjaston lainaustoiminnasta.

Kirjastoautojen arvioidaan kestävän 10 vuotta, joten I auto olisi vaihdettava uuteen v. 1976. Olisi suotavaa, että vapautuva auto jätettäisiin varavaunuksi kirjaston käyttöön. Varavaunu olisi ajossa silloin, kun jokin kirjastoautoista, joita nykyisin on kolme, on korjattavana. Kirjastoauton hankintaan kuuluvat toimenpiteet vievät yleensä suhteellisen pitkän ajan. Uuden auton saantia jouduttaisiin, jos sen hankintaan kuuluvat toimenpiteet voitaisiin aloittaa v. 1975. Kirjastoauton hankintaan on mahdollista saada valtionapua. Auton hankintaan koskeva asia voidaan alistaa kouluhallituksen ennakolta ratkaistavaksi.”

Kirjastolautakunta päättikin esittää kaupunginhallitukselle, että uuden auton hankintaan ryhdyttäisiin siten, että kustannukset jakautuisivat vuosien 1975 ja 1976 osalle. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 157 §)

Oli hyvä, että kirjastolautakunta ryhtyi toimenpiteisiin uuden kirjastoauton hankkimiseksi. On huomioitavaa, että oli tarkoitus jättää vanha auto vara-autoksi.

Kirjastolautakunta palasi uuden kirjastoauton hankintaan vuoden 1974 viimeisessä kokouksessa 19.12.1974. Koritarjoukset oli pyydetty Ajokilta Tampereelta eli kirjaston vuonna 1969 hankitun auton korin tekijältä, Erikoiskorilta Iisalmesta ja Kiitokorilta Kausalasta. Tamperelaisuus oli jälleen esillä korihankinnassa, koska tarjous oli pyydetty myös Ajokilta. Se kuitenkin ilmoitti, että ”kirjastoautot eivät tällä hetkellä kuulu Ajokki Oy:n valmistusohjelmaan”. Jäljelle jäivät Erikoiskori ja Kiitokori. Hinnaltaan Kiitokori oli 3,7 % kalliimpi. Lautakunta asettui kuitenkin Kiitokorin kannalle. ”Kiitokorin valmistama kori olisi asetettava etusijalle, koska käytännössä sen tekemä työ on osoittautunut huolellisemmaksi kuin Erikoiskori Oy:n. On myös huomattava, että Erikoiskori Oy sijaitsee Iisalmessa kun taas Kiitokori Kausalassa, jonne on vain reilu kahden tunnin ajomatka.

Auton korin valmistamisen seuraaminen Kausalassa kävisi helpommin kuin Iisalmessa.

Alustan osalta tarjoukset oli pyydetty sekä Sisusta että Volvosta. Volvon hinta olisi ollut 37,4 % kalliimpi. Volvon moottori oli selvästi suurempi ja suurin sallittu kokonaispaino samoin. Näillä molemmilla on selvä merkityksensä auton kestävyyttä ajatellen. Kirjastonjohtaja toteaaakin: ”Sekä Tampereella että muualla saatujen kokemusten perusteella ei Sisun alusta ole osoittautunut riittävän kestäväksi vaan moottorissa on jouduttu jo vähäisen käyttöajan jälkeen tekemään kalliita ja aikaa vieviä korjauksia. Tarjotusta Volvon mahurialustasta on mm. Väinö Paunu Oy saanut käytössä hyviä kokemuksia. Vaikka Volvo on hinnaltaan Sisua kalliimpi, niin on ilmeistä, että se tulee kuitenkin käytössä halvemmaksi ja on siten useamman vuoden tähtäimellä Sisua edullisempi ja varmempi.” Kirjastolautakunta päätti tässä vaiheessa ennen päätöksen tekoa pyytää lausunnot liikennelaitoksen teknilliseltä johtajalta, insinööri Heikki Kyykoskelta ja kuljetuspäällikkö, rakennusmestari Matti Sipilältä ja pyysi näitä lausunnoissaan kiinnittämään huomiota jousituksen ja moottorin kestävyys sekä esittämään arvio sanottujen alustojen sopivuudesta kirjastoautokäyttöön. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 287 §) Voisi sanoa, että niin jousituksen kuin moottorien kanssa oli ollut kaikissa autoissa ongelmia.

Niin Kyykoski kuin Sipilä asettuivat kannattamaan Sisua ja heidän perustelunsa olivat aikalailla samoja. Molemmat uskoivat alustojen olevan kirjastoautokäytössä niin jousitusten kuin moottorien osalta hyviä ja kestäviä. Heidän arvioissaan Sisua puolsi selvästi halvempi hinta ja kotimaisuus sekä se, että Sisusta oli tullut heidän tietojen mukaan hyvin suosittu kirjastoautojen alustamerkki. Itse annoin oman lausuntoni kirjastoauto-osaston puolesta alustan merkistä ja siinä asetuin kannattamaan Volvoa siksi, että olimme saaneet huonoja kokemuksia kirjaston käytössä olevista Sisusta. Ongelmia oli ollut jousituksen, kytkimen ja moottorin kestävyudessa. Ennakoin kuitenkin Sisun päätöstä ja korostin vara-auton sitäkin suurempaa tärkeyttä. (Kirjastolautakunnan kokouksen 8.1.1975 ptk 13 §) Lautakunta päätyi esittämään Sisun alustaa ja Kiitokorin korjausta ja tämä oli myös kaupunginhallituksen päätös. Tässä yhteydessä on todettava, että päinvastoin kuin edellisen kirjastojohtajan Mikko Mäkelän aikana, niin nyt kirjastoauto-osaston henkilökunta pääsi osallistumaan kirjastoauton suunnitteluun ja tämä käytäntö on jatkunut siitä lähtien.

Toteaisin, että Kiitokorin osalta päätös oli hyvä, sillä Erikoiskorilla ei ollut mikään hyvä maine kirjastoautoväen piirissä korirakentajana. Sen sijaan Volvon hankintaan olisi kannattanut päätyä, sillä kokemukset Sisusta eivät olleet jatkossakaan hyviä. Aika ei ollut vielä ”kypsä” tässä suhteessa. Taustalla oli myös se, että kouluhallitus oli kotimaisen alustan kannalla.

Uusi kirjastoauto luovutettiin 19.1.1976, lehdistötilaisuus oli seuraavana päivänä. Uusi auto oli kooltaan samanlainen kuin kirjaston vuonna 1969 hankittu eli nyt nämä kaksi kaupunkiautoa olivat samankokoiset. Lasten, vanhusten ja vammaisten sisäänkäyntiä oli pyritty helpottamaan.

Lämmitykseen olimme tyytyväisiä, ainakin silloin, sillä olihan vanhan auton yksi pahimmista ongelmista juuri lämmityksen puolella. Toivoimme luonnollisesti myös, että alituisista vioista päästäisiin eroon. Kirjastonjohtaja Elonheimo totesi lehdistötilaisuudessa, että ”kirjastoauto on tärkeä niillä alueilla, joissa ei ole omaa sivukirjastoa esim. Kaukajärvellä ja Peltolammilla. Myös tesomalaisille auton palvelut ovat tarpeellisia, koska Tesoman

sivukirjasto on pieni.” (Tamperelaisille uusi...) Uusi auto oli yläosastaan väriltään krominkeltainen ja sai siksi lempinimekseen postiauto. Niin noista vioista: kun auto tuli ensimmäisen kerran kirjastolle, silloin vielä tyhjänä, se tuli kallellaan ja heti jouduttiin vahvistamaan jousitusta siltä puolelta.

Kirjaston ensimmäinen kirjastoauto jätettiin vara-autoksi vuonna 1976. Seuraavan vuoden alussa kirjastolautakunnan kokouksessa 10.3.1977 kirjastonjohtaja kertoi, että auton moottori oli vaurioitunut 28.2. Vaurioitumisen pääsyyinä pidettiin moottorin pitkää ikää. Kirjastoautojen korjauksesta tuohon aikaan vastannut konekorjaamon korjaamomestarin Yrjö Rasvan mukaan alusta oli vielä hyvässä kunnossa ja korikin auton iän huomioon ottaen kohtalaisen hyvä. Kun silloin näytti ilmeiseltä, että vara-auton käyttö lisääntyy ja se on osoittautunut silloisessa tilanteessa tarpeelliseksi, voitiin moottorin korjausta sen kalleudesta huolimatta pitää tarpeellisena. (Lautakunnan kokouksen ptk 80 §)

Aikaa oli kulunut vain pari vuotta yllä olevasta, kun lautakunnan kokouksessa 27.6.1979 oli kirjastonjohtajan esitys vara-auton poistamisesta käytöstä. ”Kirjastoauto-osasto on ilmoittanut seuraavaa: Auto on huonossa kunnossa. Se meni tosin läpi katsastuksessa, mutta vain siksi, että sillä on ajettu edellisen 12 kuukauden aikana vain muutamia päiviä. Katsastusmies totesi siinä olevan niin paljon vikoja, ettei niitä kannattanut edes korjata. On hyvin epävarmaa, menisikö auto ensi vuonna katsastuksessa suoraan läpi.”

Autojen korjauksesta vastannut teknikko Yrjö Rasva totesi, ettei auton kunnostaminen enää kannattanut, vaan tulisi liian kalliiksi. Varaosien saanti oli ollut osittain hankalaa. Lämmityslaitteen kunto oli jo niin heikko, ettei autoa voinut käyttää talvella.

Autossa oli nopeaa lähtöä varten n. 2 500 kirjan kokoelma. Kun katsastus oli vielä tuossa vaiheessa voimassa, olisi ollut sovelias aika esim. myydä auto. Kirjastolautakunta päätti poistaa auton käytöstä. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 173 §) Vanha kirjastoauto myytiin.

Kun vuonna 1969 hankittu auto uusittiin ajateltiin vielä sen ottamista vara-autoksi mutta suunnitelmasta luovuttiin. Varakirjastoauton käyttö loppui Tampereen kaupunginkirjastossa käytännössä vuonna 1979 ja syitä tähän oli useita. Vuonna 1976 ajateltiin vielä, että vara-auto olisi tarpeellinen, ja sitä se olisi ollut vuoden 1979 jälkeenkin. Lähtökohtana oli, että vara-auto otettaisiin käyttöön heti, kun joku kirjastoautoista jäisi pois reitiltä korjauksen takia. Yhtenä ongelmana oli se, että korjaamo tiesi useinkin vasta jonkin ajan kuluttua, miten pitkään korjaus kestäisi. Aika usein tuo korjaus kesti vain muutaman tunnin ja väliin korjaus valmistui ennakoitua aikaisemmin. Eli ensin osaston piti tietää korjauksen kesto aika ja päättää sen jälkeen, otetaanko vara-auto käyttöön.

Kun päätettiin vara-auton käyttöön otosta, se piti hakea ensin tallilta n. 5 km päästä, ja jo tähän meni oma aikansa. Vaikka autossa olikin pysyvästi n. 2 500 kirjan kokoelma, kirjat olivat sellaisia, joita ei enää kysytty. Vara-autossa oli turha pitää kysytyjä kirjoja. Ennen kuin vara-auto saatiin lähtökuntoon, se piti kokoelmansa puolesta täydentää ja siirtää siihen lainauskamera. Kaikki tämä vei oman aikansa. Eli lyhyen korjauksen takia ei vara-autoa kannattanut ottaa käyttöön. Lisäksi kukaan ei muistanut, mitä kirjoja vara-autossa oli. Kun tuollaisesta kirjasta tuli varaus, piti käydä tarkistamassa tallilla olevasta vara-autosta, olisiko se mahdollisesti siellä, tai pyrkiä hankkimaan se jostain muusta kirjastosta. Kaikkien näiden hankaluuksien vuoksi vara-autoa ei otettu käyttöön kovinkaan mielellään ja siksi sen käyttö

jäi vähäiseksi. Näin ollen vara-auton käyttöä ei enää jatkettu.

Minusta varakirjastoauto on hyvä ajatus, mutta Tampereen olosuhteissa sellaisen käyttö ei ole mahdollista. Jotta vara-auto saataisiin nopeasti liikenteeseen, kirjastoautojen tallin pitäisi olla kirjastolla. Ja itse asiassa vara-autosta ei pitäisi puhuakaan, vaan kirjastolla pitäisi olla esim. kolme kirjastoautoa, jos reiteillä on kaksi autoa samanaikaisesti. Eli vuorollaan olisi yksi auto aina vara-autona. Tällöin kaikissa autoissa olisi koko ajan samanlainen kokoelma ja ajanmukainen atk-varustus. Mutta tähän Tampereella ei ole mahdollisuuksia.

Kun kirjaston ensimmäinen auto oli uusittu, oli vuorossa vuonna 1969 hankitun auton uusiminen. Ainakin näin ajateltiin kirjastonjohtajan esityksessä kirjastolautakunnan kokouksessa 24.5.1978. ”Kirjastoauto II:n uusimiseen olisi valmistauduttava. PT-suunnitelmaan on merkitty kirjastoauton alustan uusiminen v. 1979 ja korin hankinta v. 1980. Kirjastoauton hankinnan valtionapumahdollisuuksien selvittämiseksi on hyvissä ajoin pyydettävä kouluhallitukselta ennakkopäätös.” Kouluhallituksen kirjastotoimiston suhtautuminen oli periaatteessa myönteinen. Uuden auton hankinnan tarpeellisuutta perusteltiin myös sillä, että vara-auton käyttö oli sen kunnan takia osoittautunut epävarmaksi varsinkin talvella, eikä sen käyttömahdollisuuteen voitu enää luottaa. Ajateltiin, että vuonna 1969 hankitusta autosta saataisiin hyvä vara-auto. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 174 §)

Kirjastolautakunta palasi uuden kirjastoauton hankintaan vuoden kuluttua 6.6.1979. Perusteluissa viitattiin siihen, että ”kaupungin konekorjaamon arvion mukaan kirjastoautojen keski-ikä on korkeintaan 14 vuotta. Yli 10 vuotta vanhojen autojen kohdalla varaosien saanti alkaa kuitenkin jo vaikeutua ja korjausajat vastaavasti pidentyä. Kirjastoauto II:ssa on ilmennyt pahoja vikoja, viimeksi moottorin kiinnileikkautuminen, jolloin auto oli poissa reittiajosta kolme viikkoa. Vara-auto on niin huonossa kunnossa, että sitä ei enää voitu ajokatkon aikana käyttää.” Kirjastonjohtaja totesi: ”Lähitulevaisuudessa auton palveluja tarvitaan myös uusilla alueilla. Kirjastoauton ajoreittiä olisi laajennettava Hervannan eteläosaan, jonne sivukirjaston vaikutussäde ei ulotu. Uusia kohteita on myös Annalanmäen suunta, jossa asutus lisääntyy.” Tässä vaiheessa kirjastoauton hankinnassa oli esillä jo kirjastoauton lastaus uudessa kirjastotalossa. Tuolloin ajateltiin, että autot lastattaisiin edestä. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 55 §)

Vielä kesäkuun alussa 1979 oltiin sitä mieltä, että kirjastoautot uusittaisiin niiden ikäjärjestyksessä eli kirjastoauto II ensin, mutta kesän jälkeen 12.9.1979 pidetyssä lautakunnan kokouksessa mieli oli muuttunut. ”Kun kirjastoautot viime heinäkuussa olivat perushuollossa kaupungin konekorjaamolla, todettiin kirjastoauton III:n olevan niin monesta kohdasta puhki ruostunut, että vastaisuudessa on varauduttava suuriin peltien uusimisiin maalauksineen. Konekorjaamo onkin perushuollon jälkeen esittänyt kirjastoautojen uusimisjärjestystä muutettavaksi siten, että kirjastoauto III tilalle hankitaan uusi auto ensimmäiseksi. Kirjastonjohtaja on ilmoittanut kaupunginsihteerille talousarvio-neuvotteluissa kirjastoauto III:n uusimisen kiireellisyyden.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 234 §) Konekorjaamon huoli kirjastoauto III:n peltien puhkiruostumisesta oli hyvinkin aiheellinen. Varsinkin ikkunakehyksien alapuolella oli selviä aukkoja ja paikoin olisi voinut lyijykynänkin työntää helposti korin läpi.

Kirjastoauto III:n uusiminen venyi kuitenkin aina vuodelle 1983 ja taustalla tässä oli valtion huono rahatilanne. Valtion rahatilanne huononi nopeasti 1970-luvun lopulla ja tämä tilanne jatkui 1980-luvun alkupuolelle. Kouluhallitus ei voinut myöntää hankintalupia ja tätä kautta valtionapuja uusien kirjastoautojen hankintaan ei ollenkaan ensin ja sitten vähitellen. (Kyöstiö 2004 s. 20-22) Kirjastolautakunnan kokousta 23.2.1983 varten ”Kirjastonjohtaja on puhelimitse tiedustellut kouluhallituksen kirjastotoimistosta kirjastoautojen ennakkolupatilannetta tämän vuoden aikana. Alustavien suunnitelmien mukaan Tampereella ei ole ainakaan vuoden alussa mahdollisuuksia luvan saantiin. Kuitenkin kouluhallituksen kirjastotoimisto on kehottanut vielä jonkin aikaa odottamaan.”

Kirjasto oli pyytänyt kaupungin korjaustoimistosta korjaamomestari Yrjö Rasvalta lausuntoa kirjastoauto III:n kunnosta. Tämä antoi oman henkilökohtaisen lausuntonsa. ”Tämä kirjastoauto on tullut vuonna 1971 Teiskon kunnan kirjastoautoksi ja sittemmin kuntaliitoksen yhteydessä siirtynyt Tampereen kaupunginkirjaston omistukseen. Aluksi tällä autolla on siis ajettu pääasiallisesti heikkokuntoisia maaseututeitä mistä jo sinänsä tulee tiettyjä suurempia rasiuksia alustarakenteisiin. Myöskin huolto- ja pesumahdollisuudet ovat olleet heikompia verrattuna nykyisiin kaupungin huolto- ja pesumahdollisuuksiin. Mahdollisesti tästä johtuen korissa on todettavissa erittäin suuria ruostevaurioita jo useamman vuoden takaa. Koria joudutaan vuosittain paikkamaalaamaan ja täytekittaamaan ruostuneita kohtia. Kori on jo kerran maalattu kokonaan uudelleen. Kori olisi jo nyt uusimisen tarpeessa, pelkällä maalauksella ei enää pärjätä. Koska alusta on nyt 12 vuotta vanha, ei käsitykseni mukaan ole järkevää lähteä koria uusimaan näin vanhaan autoon. Lisäksi auton sisätilojen lämmitysjärjestelmä on tehoton nykyisiin tarpeisiin ja työskentelytilat näin ollen kylmät. Järjestelmän uusiminen tulee maksamaan useampia tuhansia markkoja, joten sekään ei ole järkevää. Auton ajovalot ovat myös heikkotehoiset, joten se vaarantaa liikennettä pimeillä maaseututeillä. Moottorissa ja voimansiirtolaitteissa myöskin saattaa tulevaisuudessa tulla kalliita korjauksia. Ajokilometrimäärä on suuri ja ajo-olosuhteet epäedullisia. Edellä oleviin perusteluihin vedoten ehdotan, että Tampereen kaupunginkirjastolle myönnettäisiin lupa poistaa tämä auto käytöstä ja hankkia uusi nykyaikaisempi ja käyttökelpoisempi tilalle.”

Kirjastonjohtaja varautui siihen, että valtion ennakkolupaa ei saada, toteamalla: ”Ellei ennakkolupakysymys kevään aikana ratkea, on selvitettävä mahdollisuus hankkia kirjastoauto kaupungin kustannuksella.” Kirjastolautakunta päätti kirjastonjohtajan ehdotuksesta palata kirjastoauton hankintaan kevään kuluessa. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 71 §)

Kirjastolautakunnan kokouksessa 8.6.1983 kirjastonjohtaja saattoi kertoa iloisena uutisena, että kouluhallitus oli kirjeessään 12.5.1983 ilmoittanut myöntäneensä Tampereen kaupungin kirjastolaitokselle luvan uuden kirjastoauton hankintaan edellyttäen, että hankintatilaus suoritetaan vuoden 1983 aikana. Kirjastonjohtaja ilmoitti, että kirjasto oli ryhtynyt valmistelemaan tarjousten pyytämistä. Alustan osalta tarjouksen pyydettiin Scan-Auto Oy:stä, Sisu-Auto Oy:stä ja Volvo-Auto Oy:stä korista Erikoiskori Oy:stä ja Kiitokori Oy:stä. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 205 §)

Kirjastolautakunta päätti 17.8.1983 uuden kirjastoauton alustan ja korin hankkijoista. Korin osalta pyydettyjen tarjousten lisäksi tarjouksen oli lähettänyt myös Valtion hankintakeskus. Valtion hankintakeskus eli VHK pyrki noina vuosina tekemään kirjastoautojen

tilaukset kuntien puolesta toisaalta siitä syystä, että kirjastoautot saivat valtionapua ja VHK oli valtion autojen hankkija. Toisaalta VHK katsoi, että isona hankkijana saisi kirjastoauton halvemmalla kuin yksittäinen kunta. Tampere kuitenkin itsekin isona autojen hankkijana totesi saavansa muutoinkin alennuksia autojen hinnoissa ja ei siksikään halunnut käyttää hankinnoissa välikäsiä.

Kirjastoauton alustaksi valittiin Sisu sen kotimaisuuden takia ja myös siksi, että se oli osoittautunut tarkoituksenmukaiseksi. Korin valmistajaksi valittiin edullisemman hinnan takia Kiitokori. Todettiin, että kirjastoon vuonna 1976 hankittu Kiitokorin kori on osoittautunut käytännössä tyydyttäväksi. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 254 §) Kirjaston teknisenä asiantuntijana hankinnassa toimi liikennelaitoksen tekninen johtaja Juhani Valanto. Kirjastolautakunnan kokouksessa 4.1.1984 kirjastonjohtaja ilmoitti lautakunnalle, että uusi kirjastoauto III oli valmistunut ja luovutetaan kirjastolle perjantaina 6.1.1984 klo 10. Reittiliikenteen se aloittaa keskiviikkona 11.1.1984. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 23 §)

Uusi kirjastoauto III oli 11 metriä pitkä eli metrin pitempi edeltäjäänsä. Autossa oli WC eli kuten Aamulehti totesi, että se ”päästää virkailijat lymyilemästä Teiskon taipaleitten pensaikossa”. Olimme tyytyväisiä uuden auton lämmityslaitteeseen sillä edellinen auto oli loppuvuosinaan todella kylmä talvella. Tätä autoa ajoi pääasiassa silloin kirjastovirkailijakuljettaja Kalervo Hämäläinen, joka oli tyytyväinen auton jääkaappiin ja ruoan lämmityslaitteeseen, sillä ruokatunnit vietettiin jossain tien varressa. Lehdistötilaisuudessa todettiin autossa olevan radiopuhelimen, joka helpottaisi kirjojen varaamista. Samoin kerrottiin

”Kolmonen” lähtövalmiina eläkkeelle 1983.



invalidisillasta, jonka tarkoituksena oli helpottaa Vuohenojan vammaisten lasten koulun oppilaiden pääsyä kirjastoautoon. (Uusi auto vie...) Radiopuhelimen käytöstä tarkemmin erillisessä luvussa. WC:n käyttö jäi vähäiseksi tyhjennysongelmien takia. Invalidisilta oli hankala käyttää. Se oli painava, se vedettiin auton lattian alta ja nousukulma jäi jyrkäksi. Siksi sen käyttö jäi vähäiseksi, niin tarpeellinen kuin se periaatteessa olikin.

Vuonna 1969 hankitun kirjastoauto II:n hankinta tuli esiin kirjastolautakunnan kokouksessa 11.12.1984 eli jo saman vuoden lopulla. Kirjastonjohtaja totesi, että ”auton hankinta on kiireellinen. Auto on hyvin huonossa kunnossa eikä siinä ole takalastausovea, jonka kautta kirjojen lastaus autoon tapahtuu uudessa pääkirjastossa.” Valtionavun saannin mahdollisuudesta kirjastonjohtaja kertoi neuvotelleensa Hämeen lääninhallituksen kirjastoasioita hoitaneen koulutoimentarkastajan (Vieno Lehväslaiho) kanssa. ”Valtionosuuden hakijoita kirjastoauton uushankintaan on Hämeen läänissä yhdeksän. Enintään neljään valtionosuus riittänee. Koska Tampere sai valtionosuuden vuonna 1983 ostetun auton uusintahankintaan, valtionosuuden saamiseen vuonna 1985-86 hankittavaan kirjastoauton tuskin on mitään mahdollisuuksia. Valtionosuus hankintahintaan on alentunut ja on nyt 21 % (Tampere) ja hankintahinnan yläraja 550 000 mk.” (Tuo summa oli alle perusvarusteisen kirjastoauton hinnan joka oli tuolloin n. 600 000 mk) Niinpä kirjastojohtaja esittikin, että lautakunta päättäisi ”esittää kaupunginhallitukselle päätettäväksi, että kirjastoauton, jonka hankintahinnan alkuosa talousarviossa ajoittuu vuodelle 1985 ja loppuosa vuodelle 1986, hankintaan ei tulla anomaan valtionosuutta.” Kirjastolautakunta hyväksyi tämän päätösesityksen. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 346 §)

Kaupungin johto halusi kuitenkin anoa valtionosuutta uuden kirjastoauton hankintaan. Kirjastonjohtaja kertoi kirjastolautakunnan kokouksessa 16.1.1985, että ”kirjastoasioista vastaava apulaiskaupunginjohtaja Pentti Halonen ja kaupunginsihteeri Reijo Hautala ovat esittäneet kantanaan, että valtionosuutta tulee hakea.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 22 §)

Kuten oli odotettavissa, valtioapua ei saatu. Kirjastolautakunnassa 10.4.1985 kirjastonjohtaja totesi: ”Kirjastoauton uusintahankintaan haettiin valtionosuutta vuodelle 1985, mutta sitä ei saatu. Hämeen läänissä kirjastoauton uusintahankintaan valtionosuutta haki yhdeksän kuntaa, joista kolmelle valtionosuus myönnettiin. Tampere on saanut valtionosuutta vuonna 1983 ostetun kirjastoauton uusintahankintaan, mikä osaltaan vaikuttanee rajoittavasti mahdollisuuteen saada lyhyellä aikavälillä valtionosuutta kirjastoauton uusintahankintaan.”

Kirjastonjohtaja perusteli uuden auton hankintaa auton huonolla kunnolla: ”Auto on hyvin huonossa kunnossa eikä siinä ole takana lastausovea, jonka kautta kuljetus autoon tapahtuu uudessa pääkirjastossa. Uuden pääkirjastorakennuksen lastausovet ovat 110 cm:n korkeudella maanpinnasta eli auton lattian korkeudella. Lastausovista maahan ei ole porrasyhteyttä. Autojen kirjakokoelmaa täydennetään pääkirjastosta päivittäin. Suora kulkuyhteys rakennuksesta autoon nopeuttaa toimintaa.”

Uuden kirjastoauton hankinnan kiireellisyyttä korosti valmistumassa oleva pääkirjasto ja sen vaatima kirjastoautojen lastaus auton takana olevan lastausoven kautta. ”Kirjastoautoja on kolme, yhdessä on jo takaovi ja yhteen se tehdään korjaamalla. Kun vielä kirjastoauto 2:n tilalle hankitaan uusi auto, on lastauskysymys kirjastoautojen osalta kunnossa.

Pääkirjaston valmistuminen on aikataulun mukaan aientunut. Mikäli valtionosuutta

anotaan uudelleen vuodelle 1986, päätöksen odottaminen aiheuttaisi todennäköisesti auton hankinnassa viiveen siten, että uutta kirjastoautoa ei ole siinä vaiheessa, kun toiminta alkaa uudessa pääkirjastossa. Tällä kertaa oli harkittava kirjastoauton hankintaa ilman valtionosuutta. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 113)

Seuraavan kerran kirjastoauton hankinta oli lautakunnassa 16.10.1985, sillä ilmeisesti kaupunginhallitus ei ollut reagoinut mitenkään lautakunnan edelliseen anomukseen. Lautakunta anoi jälleen kaupunginhallitukselta lupaa hankkia uusi kirjastoauto. Tällä kertaa todetaan myös, että vuonna 1985 anojia oli koko maassa 47 ja lupia myönnettiin 17. Viitattiin siihen, että eräät muutkin kunnat ovat hankkineet uuden kirjastoauton omalla kustannuksellaan ilman valtionapua. Tampere ei siis olisi mikään ainutlaatuinen poikkeus tässä suhteessa. Lautakunta totesi myös, että suunnitteilla olevan auton hankinnan jälkeen seuraava kirjastoauton hankinta ajoittuu kuntasuunnitelmassa vuosille 1989-90. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 306 §)

Uuden pääkirjastorakennuksen valmistuminen korosti uuden kirjastoauton saannin kiireellisyyttä nimenomaan takalastausoven takia. Kirjastoauto 2 oli jo tuolloin 16-vuotias, joten näin vanhaan koriin olisi takalastausoven rakentaminen ollut turhaa. Lisäksi auton takaosa oli muodoltaan loivasti kaareva ja oven rakentaminen olisi myös siksi ollut todella vaikeaa. Auton lastaus ilman takaovea olisi ollut todella hankalaa puuttuvien portaitten takia.

Tämän kirjoittaja jäi miettimään miksi apulaiskaupunginjohtaja Halonen ja kaupunginsihteeri Hautala vaativat tuon valtionosuusanomuksen tekemistä vaikka oli tiedossa, että sitä ei käytännössä saada. Ehkä he halusivat saada paperilla kouluhallituksen kielteisen kannan.

Kaupunginhallitus hyväksyi kirjastoauton hankinnan ilman valtionapua ja lautakunta saattoi päättää pyydettyjen tarjousten perusteella uuden kirjastoauton alustasta ja korista kokouksessaan 15.1.1986. Alustasta tarjoukset oli pyydetty Oy Sisu-Auto Ab ja Oy Volvo-Auto Ab. Koritarjoukset oli pyydetty Kiitokori Oy:stä ja M. Vähämaa Ky:stä

”Kirjastoauton alustaksi olisi tarkoituksenmukaista hankkia Volvo B9M, joka on varustettu ilmajousituksella. Uudessa pääkirjastossa kirjastoautojen lastaus tapahtuu peräovien kautta ja siksi on tärkeää, että auton lattian korkeus maasta pysyy vakiona. Tämä on mahdollista ilmajousituksella varustetulla autolla. Hinnaltaan edullisin tarjous on Sisu BK 155 V/6000, mutta alusta on lehtijousituksella. Kaupunginkirjastolla on ollut kaksi vuotta sitten hankitun Sisu-alustan (kirjastoauto 3) kanssa usein vaikeuksia. Auto oli viime vuonna poissa liikenteestä alustavikojen takia 12 päivää. Vikoja on ollut jarruissa, kytkimessä, latauksessa, ohjauksessa ja vaihteistossa. M. Vähämaa Ky:n koritarjous on hinnaltaan edullisempi kuin Kiitokori Oy:n tarjous. Laadultaan molemmat korit ovat samantarvoiset.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 23 §)

Korin osalta valittiin halvempi tarjous ja hyvä kori saatiinkin. Alustan osalta ratkaisu oli päinvastainen, mutta lastauksen takia ainoa mahdollinen. Muistan kuinka Sisun paikallisojohtaja otti minuun yhteyttä ja pyysi keskustelua. Siinä hän vetosi Sisun puolesta ja korosti ennen kaikkea kotimaisen työn suosimisen tärkeyttä. Itse totesin, että Tampereen vaatimus on ilmajousitettu alusta eikä lehtijousitettu, joka oli ainoa jousitus, jota Sisu tarjosi. Totesin myös, että Sisu ei ole useampaan vuoteen kiinnittänyt linja-auton alustan tuotekehittelyyn

riittävä huomiota. Tähän paikallisjohtaja sanoi, että Tampereen kaupungin pitäisi tukea Sisun tuotekehittelyä. Linja-autojen osalta Sisun markkinaosuus Suomessa oli alkanut laskea jo 1970-luvun alkupuolelta lähtien ja Sisu lopettikin lopullisesti linja-autojen alustojen valmistamisen 1980-luvun lopussa. (Kurkinen s. 315, 380) Taustalla oli myös kouluhallituksen ao. virkamiehen vaihtuminen. Kun tähän asti valtionosuuksista päätettäessä oli pitänyt suosia kotimaista alustaa, oli tilanne nyt muuttunut. Kirjaston teknisenä asiantuntijana jälleen toiminut liikennelaitoksen tekninen johtaja Juhani Valanto oli ensin Sisun alustan kannalla. Valannon mielipiteen muutti Volvon kannalle juuri ilmajousituksen tärkeys auton lastauksessa. Jousituksen korkeutta oli voitava muuttaa esim. talvella jolloin pyörien alla saattoi olla jääkerros. Kirjastoauto-osasto sai vihdoinkin jo pitkään toivomansa Volvon alustan.

Vuonna 1969 hankittu kirjastoauto oli vuonna 1986 liikenteessä olevista autoista Suomen vanhin. Uusi kirjastoauto luovutettiin kaupunginkirjastolle 30.5.1986 ja se aloitti reittiajon 5.6.1986. Auto oli pituudeltaan 12,30 m. Voi sanoa, että auto uusittiin viime hetkellä, sillä vanha auto oli jo kovin huonossa kunnossa. Kevät oli vaikea ja kirjastoautoväki eli päivä kerrallaan toivoen, että auto kestäisi vielä seuraavan päivän. Päinvastoin kuin edellisissä kaupunkiautoissa, joissa oli kaksi sivuovea, tässä oli siirrytty vedon vähentämiseksi yhteen oveen, joka oli auton keskellä. Tekniikan kehittymisen myötä auton sisävalaistusta oli saatu 25 % tehokkaammaksi ja autossa oli ilmastointilaitte. Tuon valoisuuden huomasivat asiakkaat heti. Uudelle kirjastoautolle oli tarvetta, vaikka uusia sivukirjastoja olikin perustettu. Kaupunki kasvoi Aitolahdentien suunnassa ja lännessä Haapalintaan ja Villilänniemeen oli tullut uusia asuntoalueita. (Suomen vanhin..., Kyöstiö 1986)

Ensimmäinen kolmannen polven kirjastoauton hankinta tuli ajankohtaiseksi 1990-luvun vaihteessa. Käytän tässä tarkoituksella ilmaisua kolmannen polven kirjastoauto, sillä nyt oli tarkoitus uusia vuonna 1976 hankittu auto, joka puolestaan oli hankittu kirjaston ensimmäisen vuonna 1966 hankitun tilalle. Kirjastolautakunnan kokouksessa 7.6.1989 asiaa käsiteltiin ja kerrottiin Hämeen lääninhallituksen kirjeestä 25.5.1989, jossa oli mm. lääninhallituksen ohjeellinen kirjastoautojen kiireellisyysjärjestys. Tampereen 19.1.1976 käyttöönotettu auto oli toisena ja sen korvaavan auton hankintavuodeksi oli merkitty merkitty 1990. Hankinta siirtyi kuitenkin vuodella eteenpäin. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 146 §) Kirjastolautakunnan kokouksessa 19.12.1990 ”Kaupunginhallitus on lähettänyt tiedoksi Hämeen lääninhallituksen kirjeen 5.11.90, joka koskee kirjastoautojen kiireellisyysjärjestystä vuosille 1991-1997. Kirjeen mukaan Tampere on asetettu ensimmäiselle sijalle kirjastoautojen kiireellisyysjärjestyksessä. Uuden auton hankintavuosi on 1991.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 198 §)

Kirjastolautakunnan kokouksessa 17.4.1991 ilmoitettiin kouluhallituksen myöntäneen kirjastoauton hankintaluvan Tampereelle 13.3.1991. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 69 §) Samassa kokouksessa päätettiin myös uuden kirjastoauton alustan ja korin valmistajista. Alustasta oli pyydetty tarjous vain Pirkanmaan Autokeskus Oy:stä koska sen edustama Volvo oli ainoa, joka teki keskimuotoorialustoja ja tämä alustatyyppe oli ainoa mahdollinen takalastauksen takia. Takamoottorialustoissa lattia tuli liian korkeaksi. Korin osalta tarjoukset pyydettiin Kiitokori Oy:stä ja M.Vähämaa Ky:stä. Molempien tekemät korit arvioitiin samanarvoisiksi. Halvemman hinnan takia valituksi tuli Kiitokori. (Kirjastolautakunnan

kokouksen ptk 76 §)

Uusi kirjastoauto luovutettiin 9.12.1991. Luovutuspaikkana oli tällä kertaa vilkkain pysäkki eli Lielahden koulu. Auto on 13 m pitkä ja 2,60 m leveä eli mitoiltaan suurin tuona aikana sallittu. Kirjastoautohan on kirjaston liikkuva mainos, ja siksi nyt paneuduttiin huolella myös auton ulkonäköön. Kirjastotoimenjohtaja Tuula Martikainen keksi aiheen eli Muumin siksi, että pääkirjastossa on Muumilaakso. Tove Janssonilta saatiin lupaa aiheen käyttöön ja taiteilija Matti Kota piirsi hahmon lopulliseen muotoon, koska sopivaa valmista kuvaa ei löytynyt. Värien suunnittelusta vastasi kirjastoauto-osaston kirjastovirkailija Kristiina Laurila. Auto sai nimekseen Muumipeikko. Tämä auto on ensimmäinen jolla on oma nimi, enää ei puhuttu kirjastoauto 1:stä jne.

Toinen uutuus Muumipeikossa tai lyhyesti kutsuttuna Muumissa oli matalalattiaisuus. Idean isä oli tekninen asiantuntijamme Juhani Valanto, joka on maassamme edelläkävijä matalalattialinja-autojen kehittäjänä. Muumissa auton lattian taso laskettiin mahdollisimman alas ja pysäkeillä tasosäätimellä koria voidaan laskea alemmaksi. Tällöin voitiin jättää pois apuaskelma.

Uutta oli automaattivaihteisto, johon kuljettajat nopeasti tottuivat. Auto oli suurin tähänastisista kirjastoautoista. Kuljettajat pelkäsivät hieman, miten se mahtuu kaikille pysäkkipaikoille, mutta hyvin se kuitenkin mahtui. Kuljettajat olivat ainakin aluksi tyytyväisiä omiin työtiloihinsa ja auton ajo-ominaisuuksiin. Henkilökunnan mukavuutta olivat lisäämässä asialliset keittiötilat lämpimine vesineen ja mikroaaltouuneineen. Nyt ruoat sai lämpimiksi nopeasti päinvastoin kuin vanhempien autojen ruoanlämmittimissä, joissa lämpeneminen kesti ainakin tunnin. Samoin henkilökunnan viihtyisyyttä lisäsi uutuutena lattialämmitys virkailijatiloihin. Myös auton valoisuus oli lisääntynyt ja avaruuden tuntua oli lisätty vaaleilla värisävyillä.

Vaikka auton koko kasvoi pituudessa vain 70 cm ja leveydessä 10 cm, niin sekin tuntui. Kun vielä sivuovea hieman kavennettiin, saatiin autoon mahtumaan entistä enemmän kirjoja. (Kyöstiö 1991, 1992)

Muumin saimme suunnitella itse ja kirjoitinkin vuonna 1992: ”Koska saimme itse suunnitella auton, saimme syyttää itseämme, jos joku olisi mennyt pieleen. Pienten vaikeuksien jälkeen ei mennyt ja saimme Kiitokorilta ja Volvolta kaupunkikäyttöön hyvän työkalun, johon sekä asiakkaat että henkilökunta on ollut tyytyväinen.” Pieni kommentti tuli tosin eräältä lainaajalta, joka tultuaan tarjoamaan lainattavaksi kirjojaan palautuspäähän totesi: ”En huomannutkaan, että teillä on lainaus ja palautus eri päissä näin pienessä autossa.” Se siitä 13 metriä pitkästä autosta.” (Kyöstiö 1992)

Muumin edeltäjän eli vuonna 1976 hankitun auton lahjoitti Tampereen kaupunki virolaiselle ystävyyskaupungilleen Tartolle. Tarton kaupunginkirjastolla oli pieni, vanha kirjastoauto. Nyt se sai ison kirjastoauton. Auton veivät Tarttoon tämän kirjoittaja ja kuljettajana Olli Lehtimäki ja se luovutettiin juhlallisesti Tartossa 15.5.1992. (Rozena) Lahjakirjan mukaan ”Auton mukana luovutetaan kirjoja, kirjoituskoneita sekä muuta kirjastoaineistoa ja toimistotarvikkeita.” (Lahjakirja). Tarton kirjasto oli toivonut mm. kirjamuovia. Auton mukana lahjoitettiin lisäksi auton varaosia ja renkaita vanteineen. Auto palveli Tarton kirjastoa joitain vuosia mutta sitten sen korjaaminen tuli liian kalliiksi kirjastolle ja se poistettiin.



Vuonna 1976 hankittu auto lahjoitettiin ystävyyskaupunki Tartolle 6.5.1992. Seremoniassa pääkirjasto Metson pihalla kirjastotoimenjohtaja Tuula Martikainen (kolmas oik.) ja apulaiskaupunginjohtaja Kaarina Suonio (oik.), sekä Tarton kirjaston edustajia.. Kuva: Maija Kanerva

Tampereen kirjastoauto toiminnan 40-vuotisen historian viimeisin kirjastoauton uusiminen tapahtui vuonna 2002, kun vuonna 1986 hankittu auto uusittiin. Ikä alkoi jo painaa ja erilaisia vikoja ilmaantui. Auto oli sisutuksestaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan vanhentunut. Ja silloin kun tuo auto hankittiin, oli käytössä kamerailaus, atk oli vasta haaveena jossain tulevaisuudessa. Siksi autoon jouduttiin aikanaan väkisin tunkemaan atk-lainauksen välineet ja myöhemmin vielä kuittitulosin ja kassakone. Virkailijatilat tulivat entistä ahtaammiksi, eikä tänä päivänä yleistyneitä asiakkaiden käytössä olevia päätteitä voitu edes kuvitella saatavan mahtumaan autoon. (Nousiainen) Auton alustaksi ei ollut kuin yksi vaihtoehto eli Volvo, sillä se oli ainoa joka teki keskimuotoalustoja. Korista pyydettiin tarjoukset Kiitokorilta ja M. Vähämaalta. Kiitokori valittiin halvemman hinnan takia. Tampereen uusi kirjastoauto aloitti liikennöinnin 7.1.2003.

Auton suunnittelu aloitettiin jo runsaat pari vuotta aikaisemmin. Kun edellinen auto suunniteltiin pääosin sitä aiemmin hankitun pohjalle, nyt unohdettiin vanhat ja lähdettiin suunnittelemaan täysin uutta, tämän vuosisadan kirjastoautoa. Koska kuljettajat työskentelevät pääosin auton etupäässä, he suunnittelivat oman työtilansa ja vastaavasti takavirkailijatilat suunnittelivat kirjastonhoitajat ja kirjastovirkailijat. Asiakastilan suunnitteli auto-osaston henkilökunta yhdessä. Autoa suunniteltaessa haettiin ideoita myös ulkomailta osallistumalla Pohjoismaisille kirjastoautofestivaaleille Turussa vuonna 2002 ja katselemalla alan ulkomaisia lehtiä ja nettisivuja. Ensimmäistä kertaa auton suunnitteluun vaikuttivat myös uudet EU-määräykset. EU oli nipistänyt auton suurimmasta sallitusta leveydestä 5 cm pois ja

määrännyt, että ohjaamon taakse oli asennettava lastinsiirtosuoja suojaamaan onnettomuus-tilanteissa ohjaamossa olevaa henkilökuntaa sinne syöksyvältä aineistolta.

Auton nimestä järjestettiin nimikilpailu ja voittanut ehdotus oli ”Rieväkylän Oma Onnikka Sivistyksen Alalla” ja näiden sanojen alkukirjaimista tuli auton nimeksi Roosa.

Roosa on kooltaan Suomen oloissa toiseksi suurin eli pituus on 13 m, kun tavallisesti kirjastoauton pituus on 12 m. Tuohon lisämetriin tarvittiin liikenne- ja viestintäministeriön erikoislupa. Suomessa ei ole pitkään aikaan tehty näin pitkää autoa. Niin totesin Roosaa olevan maassamme toiseksi suurin, mutta mikä on se suurin? Se on Tampereen vanhempi auto Muumi, koska silloin sai tehdä 5 cm leveämpiä autoja. Kunta ja Me-lehden toimittaja kuvaili Roosaa ilmaisulla ”melkoinen järkäle” (Tylli) ja autoa ajava Outi Harju-Säntti ”en ole ihan siro, enkä aina oikein tahdo mahtua joka paikkaan, missä minun haluttaisiin olevan.” (Harju-Säntti 2003)

Millä tavoin Roosassa oli jotain uutta? Tähän asti itsestään selvyys on Suomessa ollut kirjastoautojen metallihyllyt, mutta Roosassa hyllyt ovat puusta. Tämän jälkeen Vammalaan autoon on tehty samanlaiset. Puisilla hyllyillä saadaan lisää viihtyisyyttä autoon ja räminät pois epätasaisilla kaduilla. Puuta on muutenkin käytetty kaikkialla siellä, missä vain mahdollista. Etupään virkailijatiski on siirretty etupyörien taakse ja näin saatu paremmat jalkatilat. Asiakaspääteitä oli alkanut jo tulla joihinkin autoihin, mutta Roosassa päätteen sijaintipaikka oli uusi. Lisäksi pöytää voidaan nostaa ja laskea käyttäjän tarpeiden mukaan, pöydän edessä ei ole tuolia. Autossa on invahissi vammaiskoulun oppilaita ja muita huonojalkaisia varten. Invahissiä ei ole Roosaa lisäksi kuin Espoon ja Ylivieskan autoissa. Tämän kirjoittaja ihmettelee asiaa. Auton hyllyistä on osa pyörillä olevia hyllymoduleita, hyllyt puusta totta kai. Näin voidaan aineistoa vaihtaa helposti reitin mukaan. Valaistusta on lisätty auton pitkällä sivulla olevalla seinän korkuisella ikkunalla. Ja niin edelleen. Auton sisustus palkittiinkin vuonna 2003 Kemissä pidetyillä kirjastoautopäivillä siellä olleista autoista parhaimpana ja toimivimpana.

Olen jo jossain aikaisemmin todennut, että kirjastoauto on kirjaston liikkuva mainos ja siksi auton ulkoasuun kannattaa kiinnittää suurta huomiota. Roosaa ulkoasuun suunnitteleminen tamperelainen mainostoimisto Mainosteko Oy ja teemana oli ”Sukella satuun”. Auton kuljettajan puoleisella sivulla on kuvattuna kirjahyllyssä joukko kirjoja. Kirjojen nimissä esiintyy sellainen etunimi, joka on joko kirjastoauton henkilökuntaan tuolloin kuuluneella tai muutoin suunnitteluun osallistuneella eli kaikkien auton hankintaan osallistuneiden etunimet. Maalaus on tehty tällä kertaa teippaamalla. Syitä tähän oli kaksi. Mikäli kori jostain kohtaa vaurioituu syystä tai toisesta, tuo kohta on maalattuun verrattuna paljon helpompi korjata, sillä mainostoimiston tietokoneella on muistissa koko maalaus. Toisaalta, kun kirjasto/kirjastoauto-osasto kyllästyy Roosaa nykyiseen ulkoasuun, se on maalaukseen verrattuna paljon helpompi ja samalla halvempi vaihtaa. (Harju-Säntti 2003, Outi Harju-Säntti, Tylli)

Olen tässä luvussa kertonut Tampereen kaupunginkirjastojen kaikkien kirjastoautojen hankinnat ja ensimmäisten autojen uusimiset, mutta olenko unohtanut vuonna 1983 hankitun auton uusimisen, sillä eikö se olisi pitänyt jo tätä kirjoitettaessa vuonna 2006 uusia jo vuosia sitten. En ole unohtanut, mutta tuon auton kohtalo muodostaa Tampereen auto toiminnan historian ikävimmän asian ja tästä seuraavassa luvussa.

VII Kirjastotoiminnan kriisi

Kirjastolautakunnan kokouksessa 17.6.1992 lautakunta hyväksyi kirjaston talousarvioehdotuksen vuodelle 1993. Ehdotuksessa esitettiin yhden kirjastoauton toiminnan lopettamista. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 89 §)

Suomi joutui taloudelliseen lamaan 1990-luvun alkupuolella. Kunnat hakivat säästöjä eri keinoin ja kirjastot joutuivat näihin ”säästötalkoisiin” mukaan. Yhtenä karsinnan kohteena olivat lähipalvelut eli kirjaston osalta kirjastoautot. Ensin autojen määrää alkoivat vähentää useamman auton suuret kunnat Tampere mukaan luettuna ja perässä seurasivat pienemmät kunnat.

Tampereen kaupunginkirjasto sai määräyksen säästää vuoden 1993 talousarviossaan edelliseen vuoteen verrattuna viisi prosenttia eli yli kaksi miljoonaa markkaa. Yhden kirjastoauton lopettaminen säästi yli 300 000 markkaa. Säästö saatiin, kun yksi auto jäi talliin ja yksi työntekijä ilman työpaikkaa. (Virtanen) Todellisuudessa tuota yhtä työntekijää ei tarvinnut edes irtisanoa. Ao. kuljettaja hoiti avoimna ollutta kirjastovirkailija-kuljettajan tointa määräaikaisena vuoden 1992 loppuun asti. Hänen kanssaan oli tehty sopimus, että jos hän suorittaa tuohon toimeen vaaditun kirjallisuus- ja kirjastokurssin Kansanvalistusseuran kirjeopistossa, hänet otetaan vakinaiseksi työntekijäksi. Hän ei suorittanut kurssia, eikä hänen työsopimustaan enää jatkettu. Kaupungin ja kirjaston kannalta tämä sattui juuri ”sopivalla hetkellä”, sillä yhden työntekijän säästö saatiin ilman irtisanomista.

Keskustelu kirjastoauto toiminnan supistamisesta alkoi jo vuonna 1991. Kaupunginvaltuustossa käytiin 7.8. 1991 kiivas keskustelu kirjastoautojen tarpeellisuudesta, jonka johdosta kaupunginjohtaja Jarmo Rantanen lupasi valtuustolle, että kirjastoauton linjojen järkevyyttä tutkitaan.

Kaupunginvaltuustossa 7.8.1991 ”valtuutettu Eino Loikkanen kritikoitiin keskiviikon kokouksessa voimakkaasti Kämenniemen uuden kirjaston tuntumassa olevia pysäkkejä. Sivustatukea Loikkanen sai Anneli Tainalta, jonka mukaan Hervannassa on pysäkki aivan kirjaston vieressä. (Tainan anoppi asui pysäkin vieressä.) Valtuutettujen mukaan aivan sivukirjastojen tuntumassa olevat pysäkit ovat tuhlausta tilanteessa, jossa kaupunki joutuu venyttämään jokaista veropenniään.” Loikkanen totesi, että Teiskon suunnan pysäkit tulivat tarpeettomiksi sen jälkeen, kun Kämenniemen valmistui uusi kirjasto kolme vuotta sitten. Loikkanen sanoo lenkkeilleensä usein pysäkin ohi kirjastoauton seistessä tyhjänä paikallaan – ”en minä sano, että siellä ei kävisi asiakkaita, mutta minä en kyllä koskaan ole nähnyt autossa yhtään asiakasta”, Loikkanen sanoo. Loikkasen mukaan kaupunki voisi aivan yhtä hyvin säästää menojaan lakkauttamalla Teiskon suunnan linjat. Sikäläiset asukkaat ajavat hänen mukaansa joka tapauksessa asioilleen kaupunkiin tai kyläkauppaan, ja samalla vaivalla kirjastopalveluja haluavat voisivat piipahtaa myös kirjastossa. (Salonen, Aimo)

Loikkanen sai kirjastoauton toiminnan lopettamisesta vastauksen teiskolaiselta kirjastoauton käyttäjältä Toini Hietaselta. Hän piti Loikkasen ehdotusta teiskolaisena ”aivan uskomattomana”. Hietanen kirjoitti: ”Täällä Teiskossa on asukkaita onneksi vielä muuallakin kuin Kämenniemessä ja vieläpä lukuhaluusiakin, joka ilmenee kirjastoautonkuljettajan antamasta lausunnosta, että lainauksen lukumäärä on noin 150-200 päivässä. Onpa meillä

vielä pari, kolme kyläkauppaakin Kämmenniemen lisäksi, kun kaikilla ei ole mahdollisuuksia hurautella omalla autollaan Kämmenniemeen ja sivukulmilta ei pääse linja-autoilla, sinisistä busseista puhumattakaan, pääteitäkin kulkee linja-autot vain muutaman kerran päivässä. Kirjastoauto mielestäni palvelee nimenomaan sellaisia henkilöitä joilla ei ole mahdollisuutta kulkea näitä pitkiä matkoja, hehän ovat runsaslukuisesti lapset ja vanhemmat henkilöt. Teiskoon hankittiin jo oma kirjastoauto ennen Tampereen kaupunkiin liittämistä, joka mielestäni oli osoitus siitä, että täälläkin oltiin valistuneita, lukuhaluisia ja haluttiin palvella kuntalaisia. Jos asia tulee uudelleen valtuustossa esille, toivottavasti ei tällaiselle ehdotukselle ole enempää kannatusta.” (Hietanen)

Teiskon pysäkkien osalta voisi todeta, että keskustelu loppui tähän ja siellä käydään yhä tätä kirjoitettaessa. Mitä sitten tulee ylipäätään noihin valtuustossa esillä olleisiin kirjastojen lähellä oleviin pysäkkeihin, kirjastoautoväki korosti, että pysäkkejä ei perusteta kirjastojen vaikutussäteiden sisäpuolelle. Poikkeuksen muodostavat sellaiset pysäkit, joissa käy vanhuksia, joille jo runsaan puolenkin kilometrin matka on liian pitkä. Näillä pysäkeillä käytiin ja käydään yhä päivällä. Tainan mainitsema pysäkki oli juuri tällainen, sillä se palveli lähitaloissa asuneita vanhoja ihmisiä. Tosin Tainan vaikutuksesta tuo pysäkki lopetettiin. Kirjastoautojen määrää ei vielä vuosina 1991 ja 1992 vähennetty.

Vuoden 1992 syksyllä oli edessä karu totuus. Tuo tämän luvun alussa oleva kirjastolautakunnan kokouksen pöytäkirjan pykälä oli tyyliä luettavaa. Lautakunta ei ainakaan pöytäkirjan sivuilla mitenkään perustellut yhden kirjastoauton lopettamista. Säästöjä oli haettava ja niin niiden kohteeksi joutui yksi kirjastoauto, mutta mikä kolmesta. Valituksi tuli pienin autoista eli ns. Teiskon auto. Kirjastotoimenjohtaja Tuula Martikainen lupasi, että ”kirjastoautoverkkoon ei kosketa tämän enempää, vaikka paineita siihen olisikin. Eräiltä tahoilta on tullut paineita siihen suuntaan, että kirjastoautot ovat ylipalvelua, joita ei enää tarvita. Ei ole ollut helppoa saada perille, että palveluiden karsimisesta kärsivät eniten lapset ja vanhuksset. Vanhuksset eivät jaksa kantaa kirjoja pitkien matkojen takaa, eikä kaikkia lapsia voi kuljettaa kirjastoihin. Vaihtoehtona tietenkin olisi, että jokaisella koululla olisi oma



Vuoden 1992 syksyllä oli edessä karu totuus. Kaupungin huono taloudellinen tilanne pakotti luopumaan yhdestä kirjastoautosta. Sen myötä pysäkkien määrä väheni 20:llä.

kirjasto. Mutta se ei kuulosta järkevältä.” (Virtanen) Onneksi ainakin tämän kirjoittamisajankohtaan mennessä uusia kirjastoautojen määrän supistuksia ei ole tullut.

Kirjastoauto-osastolle olikin sanoisin ”hyvinkin tuskallista” tehdä ehdotus lakkautettavista pysäkeistä. Totesin, että ”yksinkertaisinta olisi tietenkin tiivistää pysäkkiaikoja, mutta sekin tie on jo kuljettu loppuun. Täytyyhän ihmisillä olla sentään aikaa lainata kirjoja, ei ole mitään mieltä vain näyttäytyä kullakin pysäkillä.” (Virtanen) Kun aikatauluehdotukset suunniteltiin yhdessä, niin ymmärrettävistä syistä osasto jätti tällä kertaa ”likaisen työn” osastonjohtajalle eli tämän kirjoittajalle. Ei ollut helppoa päättää, mitkä pysäkit tulisi lopettaa, jotta voisi laatia aikataulun kahdelle autolle entisen kolmen sijasta. Uhanalaisia olivat ensinnäkin lainaukseltaan pienet pysäkit. Toisaalta jos jollain suunnalla oli vain yksi vilkas pysäkki, sekin oli uhanalainen, koska pysäkillä ajoaika olisi pitkä. Osasto laittoi hyvissä ajoin uhanalaisille pysäkeille lapun tekstillä ”Tämä pysäkki lopetetaan vuodenvaihteessa, mikäli kaupungin säästötoimet vievät meiltä auton. Kiitämme asiakkaita yhteistyöstä. Kirjastoauto-osaston henkilökunta.” Multisillan suunta oli tällainen, jossa oli uhkana lopettaa kaikki neljä pysäkkiä. Multisillasta lähetettiin parikin vetoomuskirjelmää kaupunginhallitukselle ja kirjastolautakunnalle. (Tampere lakkauttaa...)

Multisiltalainen kirjastoauton asiakas kirjoitti: ”Luulevatko ne herrat siellä kaupungissa, että meillä on autoja, jolla pääsemme helposti postiin tai kirjastoon? Eikö teidän mieleenne tule, että meillä harvalla on autoa. Sitä enemmän on ihmisiä, joiden on vaikea kävellä ja kantaa raskaita kirjakasseja. Yleensä sanotaan, ettei saatuja etuja saisi poistaa. Saimme 7:n pysäkin, joka oli ihana asia, mutta nyt sekin meinataan viedä pois, ei varmastikaan rahapulan takia. Emme halua kuin kerran viikossa kirjastoauton ja illalla, sekin riittäisi meille.” (Hirvonen)

Tuo yllämainittu multisiltalaisten vetoamus auttoi ja Multisilta jätettiin yksi pysäkki, joka on yhä samalla paikalla. Pysäkkien karsinta ei kohdistunut kuitenkaan koulu- ja päiväkotipysäkkeihin, jotka kaikki säilytettiin. Joka tapauksessa tuo pysäkkien karsiminen oli kaikkien epäkiitollisin aikataulujen laadinta Tampereen 40-vuotisen kirjastoautotoiminnan historiassa.

VIII Kirjastoperävaunusuunnitelma

Olen tässä tekstissäni aikaisemmin kertonut, kuinka kouluhallituksen kirjastotoimiston yli 15 000 asukkaan kaupunkien kirjastonjohtajille pidetyssä kokouksessa oli tullut esille perävaunuasia ja kuinka suurten kaupunkien kirjastonjohtajat olivat olleet siitä kiinnostuneimpia kuin kirjastoautoista.

Tampereella kirjastonjohtaja Mikko Mäkelän mielessä kirjastoperävaunun idea säilyi hänen työuransa loppuun asti. Hän ymmärsi kirjastoautojen tärkeyden Tampereelle, mutta saatuaan kirjastoonsa tarvittut kolme kirjastoautoa hän alkoi suunnitella perävaunuja. Hän toi ajatuksensa esiin kirjastolautakunnan kokouksessa 22.6.1972, jolloin hänen suunnitelmassaan oli, että 10 vuoden tähtämellä kirjastossa olisi kolme kouluperävaunua ja yksi monikäyttöperävaunu.

Kirjastoperävaunutoiminnan suunnitteluun Mäkelä ja kirjastoauto-osasto paneutuivat perusteellisesti vuoden 1972 loppupuolella ja 1973 alkupuolella. Laadittiin aikatauluja ja työvuorolistoja kahdelle perävaunulle ja kolmelle kirjastoautolle, mietittiin miksi perävaunut olisivat tarpeellisia, mitkä olisivat niiden edut ja haitat kirjastoautoihin verrattuna.

Mäkelä perusteli perävaunujen tarpeellisuutta monella tavalla. Tuolla hetkellä kirjastoautot kävivät, Teisko poisluettuna, yhdeksällä koululla nimenomaan koulukirjastomielessä. Kaupungin kuitenkin koko ajan kasvaessa uusien asutusalueiden myötä kirjastoautoja tarvittiin varsinaiseen käyttöön nykyistä enemmän. (Tämän kirjoittajan mielestä kirjastoauton koulukäynnit ovat yhtälailla kirjastoauton varsinaista käyttöä kuin muutkin pysäkit.) Siksi koulukäyntejä joudutaan vähentämään. Tämän tilanteen estämiseksi tarvitaan erillisellä vetoaunulla siirrettäviä koulukirjastoperävaunuja, jotka olisivat n. 14-15 metriä pitkiä ja 2,5 metriä leveitä ja niihin mahtuisi n. 4 000 nidettä. Pinta-alaltaan perävaunu olisi n. 40 m², jolloin sinne mahtuisi tarvittaessa n. 30 tuolia ja jokin määrä pöytiä, joita normaalisti voitaisiin säilyttää perävaunun helmassa.

Mäkelän mielestä koulukirjastoperävaunu voisi toimia myös luokkana, kuten mikä tahansa kirjastohuone, ja se oli hänen mukaansa niin kirjastolain kuin kirjastoasetuksenkin mukaan sallittua, jopa kouluhallituksen ohjeitten mukaan toivottavaa. Monissa kouluissa oli tuolloin tilanahtautta ja Mäkelä toikin esiin tuon ajan puheissaan, että nämä perävaunut toisivat helpotusta kouluille tässä suhteessa. Mäkelä totesi: ”Valtionavun anomuksen mahdollistamiseksi suunniteltujen kirjastoautoperävaunujen määrärahojen on oltava talousarviossa, sillä ellei näin ole, valtionapua ei voida anoa.” Mäkelälle olikin pettymys valtion kirjastotoimiston silloisen johtajan kouluneuvos Kaarina Rannan epäilevä suhtautuminen. ”Kouluneuvos Ranta on esittänyt epäilynsä valtionavun saannin suhteen, mikä tuntuu ihmeelliseltä, sillä Tampereen kaupungin kirjasto-ohjesäännön mukaan (2 § 2 mom.): (Tampereen kaupunginkirjaston) kirjastoautojen toimipisteet on suunniteltu niin, että ne tyydyttävät Harjun, Järvensivun, Kaukajärven, Kissanmaan, Olkahisten, Peltolammin, Rantaperkiön, Sorilan, Takahuhdin ja Vehmaisten kansakoulujen oppilaskirjastojen lainaus-tarpeen. Jos tämä ”kirjastotarpeen tyydyttäminen ” järjestetään hyvin, ehkä vielä erittäin hyvin, ei sen pitäisi olla valtioavun saannin esteenä, sillä en luulisi valtionavun saannin ehtona olevan huonoa kirjastopalvelua.” Mäkelä kaavaili, että koulupäivän päätteeksi perävaunu toimisi kahdeksassa eri pisteessä tavallisena nuorten ja lasten kirjastona 2 t 30 min kerralla. Erityisesti hän mainitsi tässä Multisillan. Aikuisia varten kyseissä paikoissa kävisi tavallinen kirjastoauto.

Mäkelän arvion mukaan kirjastoperävaunu olisi taloudellinen ratkaisu sillä kahden perävaunun hinta olisi vetoautoineen n. 230.000 mk, kun tavallisen kirjastoauton hinta oli n. 150.000 mk. Koska yhdellä vetoautolla pystyttäisiin hoitamaan tarvittaessa kolmekin perävaunua, hinta halpenisi. Hän totesi myös: ”Lisäksi on huomattava, että Helsingin kaupunginkirjasto on päätenyt samaan perävaunuratkaisuun yksistään normaalikirjastoauto-käytössä. Myös Espoo on asiasta kiinnostunut, joten perävaunu voi kuulemma tulla n. 10.000 mk/kappale halvemmaksi, jos koritehdas saa tehdä kuuden perävaunun sarjan.” (Perä-vaunusuunnitelma) Tosin Helsingin kaupunginkirjaston johtajana tuolloin toiminut Sven Hirn totesi tämän kirjoittajalle 14.3.2005, että hän ei muista, että Helsinki olisi ainakaan vakavissaan suunnitellut perävaunujen hankkimista. Hirn sanoi, että hän on saattanut puhua

joskus asiasta epävirallisesti, aivan alustavasti Mäkelän kanssa, mutta mitään lupauksia hän ei ollut Mäkelälle antanut. (Hirn)

Mäkelän mukaan kahden perävaunun hankkiminen merkitsisi kolmen kirjastoamanuenssin ja yhden kirjastovirkailijan viran sekä kahden kuljettaja-toimistovirkailijan toimen perustamista eli yhteensä kuuden lisähenkilön palkkaamista kirjastoauto-osastolle.

Perustelujensa lopuksi Mäkelä totesi: ”Kirjastoautoperävaunuthan toimivat myös tavallisina kirjastoautoina, jopa niitä voidaan kokeilla monikäyttökirjastoautoina. Ja tätä normaalia kirjastoautokäyttöä voidaan vielä lisätä henkilökuntaa lisäämällä. Nyt vain pyritään ratkaisemaan koulukirjastokysymys (koulukirjastot olivat Mäkelälle läheisiä) mahdollisimman tehokkaasti ja taloudellisesti siihen asti, kunnes koulut (kaikki) pystyvät itse asian ratkaisemaan. Ja siihen kuluu taas varmasti tämän vuosisadan loppu ja siihen mennessä nämä koulukirjastoperävaunut on käytetty loppuun kahteen kertaan, joten tässä ei ole mitään taloudellista riskiä.”

Tämän kirjoittaja työskenteli jo tuohon aikaan kirjastoauto-osastolla kirjastoamanuenssina, ei siis ihan vielä osastonjohtajana. Pohdimme perävaunun etuja ja haittoja kirjastoautoon verrattuna. Perävaunu ideana oli korvata kirjastoauto siellä, missä kirjastoauto olisi liian pieni mutta missä alueen asukasluku ei edellyttänyt vielä sivukirjaston perustamista. Sivukirjaston vaikutussäteeksi laskettiin 1½ km ja tämän säteen alueella piti asua n. 8000-10000 asukasta. Toisaalta kirjastoauton pysäkin vaikutussäde oli n. 300 m ja arvioimme, että perävaunun vaikutussäteen pitäisi olla n. 1 km, mutta epäilimme, että tämä olisi liian pitkä.

Myönsimme, että perävaunun käyttökustannukset olisivat halvemmat kuin kirjastoauton edellyttäen, että perävaunuja hankitaan vähintään kaksi. Perävaunuun mahtuisi 2-3000 kirjaa enemmän kuin kirjastoautoon. Kuitenkin kokonaisuutena olimme hyvin epäileviä koko perävaunusuunnitelman käyttökelpoisuudesta käytännössä. Perävaunu tarvitsisi suuremman pysäkkipaikka-alueen, paikan olisi oltava ehdottoman tasainen ja siellä olisi oltava sähköpistokeliitintämahdollisuus. Uuden pysäkkipaikan löytäminen olisi vaikeampaa. Isona ongelmana koimme sen, missä perävaunut voitaisiin lastata. Tuollaisella 18 metriä pitkällä yhdistelmällä olisi vaikea liikkua kaupungin keskustassa eli silloiselle kirjastotalolle ajaminen olisi ollut mahdotonta. Uudesta pääkirjastosta vasta haaveiltiin tuolloin. Meidän mielestämme lastauspaikan olisi pitänyt sijaita jossain keskustan ulkopuolella ja samaan paikkaan olisi pitänyt siirtyä silloin koko kirjastoauto-osaston. Mielestämme paras paikka kirjastoauto-osastolle varastoineen on pääkirjastolla. (Perävaunusuunnitelma)

Mikko Mäkelä jäi eläkkeelle syyskuun lopussa 1973 ja hänen jälkeensä perävaunusuunnitelmaan ei palattu. Me kirjastoautolaiset huokaisimme helpotuksesta.

IX Kirjastoauto-osaston työtilat

Vaikka kirjastoauto-osasto perustettiin vasta vuonna 1972 eli kuusi vuotta kirjastoautotoiminnan alkamisen jälkeen, käytän selvytyden vuoksi otsikossa sanaa kirjastoauto-osasto kuvaamaan kirjastoauton työtilojen, kirjavaraston ja kirjastoautojen lastauksen sijaintipaikkaa. Tähän liittyy myös kirjastoautojen ajaminen niiden lastauspaikalle.

Vanha pääkirjastorakennus oli tiloiltaan ahdas jo vuonna 1966, kun kirjastoautotoiminta alkoi. Johonkin siellä oli saatava mahtumaan myös kirjastoauton varasto, työtilat ja autojen lastaus. Yritän seuraavassa kuvailla silloin tehtyä ratkaisua, joka painui varmaankin kaikkien silloin kirjastoautossa työskennelleiden mieliin. Paikka löytyi rakennuksen pohjoispäädystä, sen pohjakerroksesta lastenosaston vierestä. Työpöytiä meillä oli virallisesti vain yksi pieni, mutta tarvittaessa käytimme lastenosaston puolella olevia asiakkaiden pöytiä. Kirjahyllyt olivat nelisen metriä korkeita. Hyllyjen puolella välissä oli kiskot, joiden varassa kulki taso jonne päästiin rappuja pitkin. Rappujen ja alahyllyjen väliin jäi ahdas väli.

Entäpä miten tapahtui itse lastaus? Kirjastoauto ajoi pohjoispäädyn eteen. Avasimme alareunaltaan noin puolentoista metrin korkeudella olevan ikkunan. Ikkunalaudalle johti portaat. Ikkunalaudan ja auton lattian välille nostimme rakennuksen seinällä pituussuunnassa olleen lastaussillan. Se oli tehty kahdesta rinnakkain liitetystä laudasta. Talvella nuo laudat saattoivat olla jäisiä ja liukkaita. Kun haimme varastomme ylähyllyllä olevia kirjoja, kipusimme ensin rappuja pitkin ylätasolle, sitten sieltä rappuja pitkin alas, luikertelimme rappujen välistä ja sen jälkeen jälleen nousimme rappuja pitkin ikkunalaudalle ja autoon sekä taas sama uudelleen ja uudelleen. Saimme monipuolista liikuntaa ja etenkin talvipakkasille myös varastomme raikasta ilmaa ikkunan ollessa koko ajan avoinna. Tosiasia oli kuitenkin, että hankalaa tuo oli ja väliin myös sopivalla ilmalla vaarallistakin. Onneksi mitään pahempaa ei sattunut.

Kirjastotalon pohjoispäädystä varastomme vieressä sijaitsi tuohon aikaan kirjaston lehtilukusali. Se sai vuoden 1973 alkupuolella tilat kirjastoa vastapäätä olevasta ns. Frenckellin tehtaasta pannuhuoneesta, jossa lehtilukusali toimii tätä kirjoitettaessa yhä samoissa tiloissa. Noita lukusalilta vapautuvia tiloja oli lupailtu kirjastoautoille mutta uhaksi tuli, että ne tulevatkin perustetun maakuntakirjastonhoitajan työtiloiksi. Onneksi näin ei kuitenkaan käynyt, vaan kirjastoautot pääsivät muuttamaan uusiin tiloihinsa toukokuussa 1973. Silloin kirjastoauto-osaston osastonhoitaja Sirkka-Liisa Janakka kuvaili tilannetta seuraavasti: ”Nyt meillä on tilaa!!! Monen monta työpöytää ja laskutilaa aivan riittämiin. Ynnä mukavan matalia kirjahyllyjä. Tervetuloa tutustumaan. Meille tulee monta tietä. Ja meillä on orvokkeja ikkunan alla.” (Janakka 1973b) Muutto uusiin tiloihin toi todella suurta helpotusta osastolle. Jäivät pois hyllyillä kiipeilyt ja lankkuja pitkin kulkeminen. Saimme sopivan matalat hyllyt varastollemme, saimme työpöytiä riittävästi omiin tiloihin. Ei enää tarvinnut häiritä lastenosastoa käyttämällä heidän pöytiään. Autot lastattiin suoraan ulko-ovesta ja samanaikaisesti voitiin lastata useampaakin autoa ja käydä katsomassa kirjoja muistakin autoista. Tosin kaikki tämä edellytti kulkemista ulkoilmassa säällä kuin säällä. Joka tapauksessa muutos oli selvä parannus entisiin tiloihin. Näissä tiloissa kirjastoauto-osasto toimi uuden pääkirjaston valmistumiseen asti.

Ajo vanhalle kirjastotalolle linja-auton kokoisella autolla ei ollut helppoa ahtaitten kulkuväylien takia. Käytännössä ajettiin aluksi menosuunnassa vanhan kirkon kellotapulin ja puun välistä, jossa tilaa ei ollut liikaa. Eräs sijaiskuljettajaksi halunnut sanoi suoraan, että hän ei pysty ajamaan siitä. Toinen todella ahdas paikka oli heti lastauspaikalta lähdeittäessä. Maa vietti siinä alaspäin, ja heti käännettäessä kirjastorakennuksen Tammerkosen puoleiselle sivulle piti kääntyä puun ja rakennuksen kulman välistä. Auto mahtui juuri ja juuri. Rakennuksen vesiränni oli välillä koetuksella. Kirjastoauto sai tuohon aikaan

tarvitsemansa sijaiset kaupungin kuljetustoimistosta eli kuorma-autoa vakinaisesti ajavista henkilöistä. Tuo paikka oli niin pelottava heidän keskuudessaan, että osa ei halunnut tulla sijaiseksi juuri tuon paikan takia. Toripäivä oli Keskustorilla kerran kuukaudessa ja se toi omat ongelmansa ajettaessa toripöytien ohi kirjastotalolle. Neuvottelemalla tilaa ajoväylälle löytyi.

Jo ennen kirjastoautotoiminnan alkua oli tiedossa, että pysäköidyt autot, niin kirjaston henkilökunnan kuin muidenkin, voivat aiheuttaa ongelmia kirjastoautoille niiden ajaessa kirjastotalolle. Niinpä kirjastolautakunnassa oli esillä 25.4.1966 pysäköinti kiellon hakeminen: ”Autokannan kasvaessa on paikoitustilojen puute tullut yhä suuremmaksi, josta syystä nykyisin on päivittäin paikoitettu autoja kirjastoon johtavilla teillä niin paljon, että kuorma-autot eivät pääse tulemaan kirjastolle. Tilanne muuttuu kestävämmäksi kirjastoautotoiminnan alkaessa, sillä kirjastoauto vaatii leveät tiet ja väljät tilat käännteissä.” Tästä syystä kirjastonjohtaja esitti, että kirjastolautakunta pyytäisi poliisilaitokselta, että se asettaisi 16.5.1966 alkaen paikoituskieltotaulut Vanhan kirkon luona olevalta puhelin kioskilta kirjastotaloon johtavalle tielle. Esitys hyväksyttiin. (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 171 §)

Kun väylä vanhan kirkon kellotapulin ja puun välistä alkoi käydä liian ahtaaksi, alettiin kirjastotalolle tullessakin kiertää kirjastotalo ja kääntää autot ympäri kirjaston pääsisäänkäynnin edessä. Kun autoja oli kolme, välillä tuli ahdasta ja auton pyörä kulki joskus nurmikon yli. Tästä taas ei puisto-osasto, luonnollisesti pitänyt. Kirjastolautakunta 20.11.1972: ”Kaupunginkirjaston kirjastoautojen kirjavarasto on kirjastotalon pohjoispäädyssä olevassa varastohuoneessa, alkuperäiseksi satusaliksi tarkoitettussa tilassa. Kirjastoautot, nykyisin kolme, ajavat vuorotellen tähän kirjastotalon pohjoispäättyyn, jossa niitten lastaus tapahtuu ikkunan kautta. Kirjastotalon lähiympäristön huonojen liikenneväylien takia kirjastoautojen on ajettava kirjastotalon kierrettyä sen eteen, missä ne kääntyvät ympäri ja ajavat päätyikkunan eteen. Ts. kun kirjastoautot tuodaan vuoronperään kirjastotalolle – yksi kirjastoauton kuljettaja on aina aamuaikaisessa vuorossa ja tuo kirjastoautot kirjastotalolle – joutuu joka päivä yksi kirjastoautoista olemaan kirjastotalon pohjoispäädyssä ja toiset sivuuttamaan sen ajaessaan kirjastotalolle. Puisto-osasto on kuitenkin tänä kesänä lyönyt rautakiskot pystyyn välittömästi nurmikon reunaan, jolloin ajoväylä on niin kapea, että siitä kirjastoautot sulana aikana juuri ja juuri pystyvät sivuuttamaan toisensa. Kun keli muuttuu liukkaammaksi, tulee tapahtumaan kirjastoautojen kolhiintumista, ellei korjausta saada aikaan. Koko päädyssä oleva katuosa on pohjaamaton, josta syystä se on murtunut ja luonnostaan kallellaan seinään päin, joten liukkaalla kelillä lastaukseen ajava auto ei voi ajaa vallan lähelle seinää liukumisvaaran takia. Tästä syystä katuosaston pitäisi pohjata koko pääty ja leventää katuosuutta ainakin kahdella metrillä. Kirjastonjohtajan esitys: Kirjastolautakunta esittänee kaupunginhallitukselle, että se kaupunginkirjaston kirjastoautojen käytön turvaamiseksi kirjastotalolla antaisi katuosaston kiireellisesti vielä nyt sulana aikana kunnostaa ja leventää kahdella metrillä kirjastotalon pohjoispäädyssä olevaa ajoväylää. Päätös: Hyväksyttiin.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 201 §) Tämän kirjoittaja ei enää muista, tekikö katuosasto tuon levennyksen. Puisto-osasto ei puolestaan ymmärtänyt sitä, että se noiden rautapylväiden myötä yhä kavensi ajoväyliä. Kirjastoautojen etu- ja takayliväylien takia auton etu- tai takapäätä saattoi kulkea nurmikon yläpuolelta ilman, että

pyörät osuivat nurmikkoon. Neuvottelemalla tämäkin asia ratkesi.

Kirjastolautakuntaa tarvittiin vielä kerran apuun turvaamaan kirjastoautojen ajaminen kirjastotalolle vuosi tuon edellisen tapahtuman jälkeen. Ongelmaksi tuli viereisen Tampereen Teatterin henkilökunnan ja korjausmiesten pysäköidyt autot. Kirjastolautakunta 29.11.1972: ”Kirjastoautojen on ollut vaikea päästä liikkeelle kirjastotalon luota kulkuväylien ahtauden vuoksi. Etenkin talviaikaan lumen auraus kaventaa ajoväylää siten, että Tampereen Teatterin edustalle kirjastotalon puoleiseen päätyyn pysäköidyt autot ovat esteenä kirjastoautojen liikkumiselle. Kirjastoautonkuljettajien esimies Jaakko Kuusinen on käynyt 23.11.1973 sopimassa teatterin talouspäällikkö Tavasteen kanssa siitä, että teatterin henkilökunta siirtää autonsa pois ko. kohdasta. Pysäköinninvalvontatoimisto on myös huomauttanut samasta asiasta. Tässä yhteydessä havaittiin myös, että kirjastoon olisi tehtävä uusi ajoreitti myös siitä syystä, että Tampereen Teatteria aletaan piakkoin laajentaa kirjastotalon suuntaan.” (Kirjastolautakunnan kokouksen ptk 219 §) Teatteri osoitti henkilökunnalleen uudet pysäköintipaikat ja ongelma poistui. Kuitenkin tuo ajoväylien ahtaus ei täysin poistunut vanhan kirjastotalon aikana.

Uuden kirjastotalon, Metsoksi nimetyn myötä, kirjastoauto-osasto sai itselleen kunnolliset ja riittävät tilat. Tuli liukuhylläin varustettu kirjavarasto, tuli kirjastonhoitajille ja kirjastovirkailijoille sekä myöhemmin kirjastovirkailija-kuljettajalle hyvä yhteinen työhuone ja osastonjohtaja sai oman työhuoneen. Autojenkin lastaukseen keksittiin hyvä ratkaisu, mutta siitä myöhemmin tässä luvussa. Kaiken piti siis olla kunnossa. 1990-vaihteessa ilmaantui kuitenkin ”synkkä pilvi taivaalle”. Kirjastoon oli perustettu informaation virka ja tämä sai työhuoneekseen yhden kirjaston pohjakerroksessa olevista tutkijanhuoneista. Kirjaston johto alkoi vähitellen haluta tuon viranhaltijan lähemmäksi omia työhuoneitaan ja ratkaisuksi keksittiin, että informaattikko saa työhuoneekseen kirjastoauto-osaston osastonjohtajan huoneen. Entä minne osastonjohtaja olisi siirtynyt? Hänen työpöydälleen olisi osoitettu paikka joko auto-osaston ison työhuoneen tai sitten pääkerroksen kirjavaraston jostain nurkasta ja tuo paikka olisi erotettu sermillä. Tämä olisi vaikeuttanut osaston toimintaa merkittäväällä tavalla. Osastonjohtaja tarvitsi oman työhuoneen jo senkin takia, että hänellä tuli olla paikka, missä pitää kahdenkeskeisiä neuvotteluja yksittäisten työntekijöiden kanssa ja neuvotteluja osaston eri työntekijäryhmien kanssa. Osaston kovan vastuksen ansiosta kirjaston johto luopui suunnitelmastaan eikä siihen enää palattu.

Kun Pietilän ehdotus oli voittanut uuden pääkirjastorakennuksen suunnittelukilpailun, oli selvää, että rakennukseen ei mahtunut kirjastoautojen tallia. Jo pelkästään rakennuksen muodon takia oli mahdotonta saada kaikkia kolmea kirjastoautoa lastattavaksi samanaikaisesti siten, että ne olisivat olleet pitkäaissuunnassa rakennukseen nähden. Ainoa vaihtoehto oli ajaa autot kohti rakennuksen seinää, jolloin saatiin rinnakkain kolme lastausaukkoa. Vantaan lentoasemalta saatiin idea lastaustunnelista eli samanlaisesta, mikä työntyy lentokoneen ovea vasten. Tuohon tunneliin saatiin lämpöpuhallin. Ratkaisu on osoittautunut hyväksi. Mutta ajetaanko autot etuperin vai peruuttamalla? Ensin ajateltiin, että ajettavuuden kannalta etuperin ajaminen olisi helpompaa. Oltiin huomattu, että OTK:n varastolla oli käytössä auto, jossa auton tuulilasin oikeanpuoleinen osa oli samalla lastausovi. Auton ulkonäkö ei kuitenkaan houkutellut ja tuo ovi rajoitti kuljettajan näkyvyyttä. Kuljettajat olivat sitä mieltä, että peruuttaminenkin onnistuu, kuten on onnistunut.

Kirjastoautojen takapuskuri on joustopuskuri ja hieman ennen rakennuksen seinää on betonipylväät joihin puskuri osuu.

Mietittiin, riittääkö Metson ja Mustalahdenkadun väliin jäävä alue autojen kääntymiselle. Tehtiin mittauksia ja käytiin kokeilemassa jollain hiekkakentällä mittanauhan kanssa. Tila riitti, ei runsaasti, mutta kuitenkin.

Kirjastoautojen lastauspaikalle ajamisen ongelmaksi tuli noin kymmenen ensimmäisen vuoden ajaksi toukokuun jälkipuolisko, jolloin koululaisten luokkaretkien tilausajobussit täyttivät kirjastoautojen lastausruudut. Tästä tuli jokakeväinen riesa, jota yritettiin ensin ratkaista neuvottelemalla bussien kuljettajien kanssa. Heidänkin joukossaan oli kaikenlaisia. Jotkut sanoivat, että heille oli sanottu, että tuohon paikkaan saa pysäköidä. Jos kuljettaja odotti autossa, niin he siirsivät autoaan kirjastoautojen tullessa koulukierroksilta, mutta väliin kuljettaja lähti kaupungille ja jopa pani autonsa oven lukkoon. Lopulta meidän täytyi pyytää liikennesuunnittelutoimistolta apua ja saimme lastauspaikalle pysäköintikieltomerkit. Kun kaikki bussien kuljettajat eivät ymmärtäneet tätä liikennemerkkiä, pyynnöstämme paikalle tulivat pysäköinninvalvojat ja kirjoittivat rikemaksulappunsa. Vähitellen tilanne alkoi rauhoittua, osittain myös siksi, että Muumilaakson suosio luokkaretkien kohteena alkoi vähetä. Bussit jättivät koululaiset kirjastotalon luo ja tulivat hakemaan heidät sovittuna aikana.

X Kirjastoauton henkilökunta

Koko maata ajatellen kirjastoautoissa työskentelee kolmenlaisia työntekijöitä. Isoimmilla paikkakunnilla on pelkästään kirjastoautoissa työskenteleviä kirjastonhoitajia, kirjastovirkailijoita ja kirjastoautonkuljettajia, tosin pelkkiä kuljettajia on vain suurimmissa kaupungeissa. Suurimmalla osalla kirjastoautoja ajavista on jonkinlainen kirjastoalan koulutus. Nimekkeenä on kirjastoautonkuljettaja-kirjastovirkailija tai joku muu, nimekkeitä on useita. Suurten kaupunkien kuljettajien pätevyysvaatimuksena on ollut useimmiten pelkästään kuorma-auton ajokortti ja heidän nimekkeenään on voinut olla vaikka kirjastoautonkuljettaja-toimistovirkailija tai pelkästään kirjastoautonkuljettaja. Lyhyiden vuoksi kutsun kaikkia kirjastoautoa ajavia tässä kuljettajiksi.

Yleisesti ottaen kirjastoautoissa työskenteleville on tyypillistä työtehtävistään riippumatta se, että he ovat joko pitäneet kirjastoautotyöstä tai sitten eivät. Kirjastoautotyöhän poikkeaa muusta kirjastotyöstä siinä, että työ tapahtuu ahtaassa ja liikkuvassa tilassa. Toisille tämä sopii, toisille taas ei ollenkaan. Ne jotka ovat pitäneet tämänlaisesta työstä, ovat olleet kirjastoautoissa pitkään. He ovat olleet luomassa koko maan kirjastoautoväelle ominaista kirjastoautohenkeä. Tuota henkeä, sitä ilmapölyä, joka vallitsee kirjastoautoväen keskuudessa, on vaikea sanoin kuvata. Se on vain ja joka siitä pitää, hän tuntee sen, kokee sen yhtenä tärkeimmistä tekijöistä työssään viihtymiselle. Eikä tuo kirjastoautoväen henki rajoitu pelkästään Suomeen, samanlainen henki on kirjastoautoväen keskuudessa myös muissa maissa. Tuo henki on autoväkeä yhdistävä tekijä. Ne, jotka eivät ole pitäneet kirjastoautotyöstä, ovat huomanneet sen pian ja kirjastonhoitajat ja kirjastovirkailijat ovat siirtyneet kirjaston muille osastoille. Eräs Tampereen auto-osastolla 1970-luvulla muutaman vuoden

ajan työskennellyt kirjastonhoitaja sanoi tämän kirjoittajalle poissiirtymisensä syyksi sen, että hän koki kirjastoautotyössä kirjastonhoitajakoulutuksensa menevän hukkaan. Se oli hänen mielipiteensä. Kuljettajille saattoi tulla yllätyksenä se, että työstä oli kuitenkin ajaminen pieni osa, suurin osa työstä oli toimistotyötä kuten asiakaspalvelua, kirjojen paikoilleen laittoa hyllyihin jne. Ne, jotka halusivat ennen kaikkea ajaa autoa, siirtyivät muihin kuljetusalan tehtäviin kuten kuorma-auton-, linja-auton tai taksinkuljettajiksi.

Kirjastoalahan on ollut ja on yhä naisvaltainen. Kirjastoautojen tulo toi tähän poikkeuksen, sillä suurin osa alalla työskentelevistä on kuljettajia ja he kaikki olivat ensin alkuun miehiä, nytemmin on tullut myös naisia. Mieskuljettajien tausta ennen kirjastoon tuloa oli hyvin kirjava. Heidän kielenkäyttönsä ja huumorinsa kauhistutti monia kirjastossa työskenteleviä. ”Nuo kauheat miehet” oli yksi lievä sanonta heistä. Sitten tilanne on tässä suhteessa tasaantunut ainakin osittain molemmin puoleisen sukupolvenvaihdoksen myötä.

Tuo yllä oleva koko maata koskeva sopii hyvin kuvaamaan myös Tampereen auto-osaston henkilökuntaa. Osa on ollut ja/tai oli pitkään, osa taas lyhyen aikaa, joitakin vuosia.

Kirjastoautoiminnasta vastanneet kirjastonhoitajat vaihtuivat ensin alkuun usein. Ensimmäisenä kirjastonhoitajana autossa oli Kirsti Laari (nyk. Filén). Hänen kautensa kesti kuitenkin vain vuoden 1966 loppuun asti ja tästä ajasta hän oli kolme kuukautta äitiyslomalla sijaisenaan tämän kirjoittaja. Autosta Laari siirtyi pääkirjaston musiikkiosastolle. Laarin tilalle tuli vuoden 1967 ajaksi Irma Arnala, joka puolestaan siirtyi 1.2.1968 pääkirjaston lasten ja nuorten osastolle ja toimi pitkään kouluja palvelevan kirjasarjayksikön kirjastonhoitajana. Arnalan jälkeen auto sai pitemmäksi ajaksi eli lähes kuuden vuoden ajaksi kirjastonhoitajakseen Sirkka-Liisa Janakan (nyk. Piirainen) josta tuli vuoden 1972 alusta kirjastoauto-osaston ensimmäinen osastonhoitaja. Janakka oli pidetty osaston johtavana kirjastonhoitajana, joku kutsui häntä auton äitihahmoksi. Janakka siirtyi 1.11.1973 alkaen Vammalan kaupunginkirjastoon kirjastonhoitajaksi ja on siellä yhä edelleen tätä kirjoittaessani.

Janakan siirryttyä pois osasto sai lähes 30 vuoden ajaksi osastonhoitajakseen, nimeke muutettiin myöhemmin osastonjohtajaksi, tämän kirjoittajan eli Antero Kyöstiön. Jäin eläkkeelle 1.9.2003 alkaen. Tämän jälkeen osasto palasi tavallaan takaisin sinne 1960-luvulle, sillä seuraajakseni tullut Maaret Lehtovirta hoiti osastonjohtajan tointa vakinaisena vain runsaan vuoden ajan ja siirtyi vuoden 2005 alusta ensin sijaiseksi maakuntaosastolle ja sieltä vakinaiseksi kirjastonhoitajaksi Pellervon lähikirjastoon. Lehtovirran seuraajaksi ei löytynyt ketään halukasta ja tehtävää hoitaa sijaisena elokuun loppuun 2006 asti Marjut Pohjalainen, joka on ”lainassa” pääkirjaston aikuisten osastolta.

Jos vaihtuivat autoiminnasta vastanneet kirjastonhoitajat ensin alkuun usein, niin myös vaihtuivat kuljettajat. Ensimmäinen kuljettaja oli Raimo Kanto, mutta hän palasi takaisin kaupungin kuljetustoimistoon kuljettajaksi samoihin aikoihin kuin Laari siirtyi musiikki-osastolle. Kanto kertoi, että sinällään hän piti työstään, mutta samaan aikaan tapahtunut omakotitalon rakentaminen ja auton jatkuvat iltavuorot eivät sopineet yhteen. (Kanto) Kannon seuraajaksi tuli vuoden 1967 ajaksi Harri Lintula, joka oli autossa saman ajan kuin Arnala kirjastonhoitajana. Eli jo toisen kerran autossa vaihtui samaan aikaan sekä kirjastonhoitaja että kuljettaja. Lintulan jälkeen tuli kuljettajaksi Jaakko Kuusinen, joka toimi tehtävässään kymmenisen vuonna vuoden 1979 alkuun asti. Kuusisesta tuli silloisen

kirjastonjohtaja Mäkelän luottokuljettaja ja hänestä tuli sen jälkeen, kun kuljettajien määrä seuraavan vuonna lisääntyi, autojen tekninen vastuuhenkilö. Kuusinen teki työnsä ahkerasti ja tunnollisesti.

Kun toinen kirjastoauto aloitti vuonna 1969 toimintansa, henkilökunnan määrä autossa kasvoi. Kirjastonhoitajiksi tulivat Anneli Salonen ja Kirsti Vuorinen, jotka olivat autossa muutaman vuoden ajan. Salonen on toiminut auton jälkeen pitkään ja ansiokkaasti ennen kaikkea Kaukajärven kirjaston johtajana. Kuljettajiksi tulivat Olli Lehtimäki ja Hannu Renko. Näistä Renko toimi kuljettajana 1970-luvun lopulle. Lehtimäestä osasto sai sen sijaan pitkäaikaisen kuljettajan ja hän siirtyi kirjastoautonkuljettajan tehtävästä eläkkeelle vasta vuonna 2001. Lehtimäen Olli vaikutti monella tavalla osaston toimintaan, oli sen kantavia voimia. Hänestä tuli Kuusisen jälkeen autojen tekninen vastuuhenkilö. Hänestä sanottiin leikkillisesti, että ”Mäkelän jäätyä eläkkeelle hän oli ainoa miespuolinen työntekijä kirjastossa joka kuului ensin ennen kuin näkyi.” Samana vuonna osastolle perustettiin myös kirjastovirkailijan virka, mutta sen hoitajat, kuten myös osaston perustamisen yhteydessä perustetun toisen kirjastovirkailijan viran hoitajat vaihtuivat usein, olivat vain muutaman vuoden tai olivat sijaisia.

Teiskon liitoksen ja sieltä tulleen kirjastoauton myötä vuonna 1972 perustettiin kirjastoauto-osasto ja henkilökunnan määrää lisättiin. Teiskosta tuli osastolle kirjastonhoitajaksi Mirja Kärkkäinen, joka oli osastolla 1980-luvun vaihteeseen asti. Teiskosta tuli kuljettajaksi Jouko Laaksonen, mutta hän ei viihtynyt kaupunkilaisessa ilmapiirissä kuin parisen kuu-kautta. Kuljettajat vaihtuivat aluksi nopeasti, mutta sitten tuli kaksi pitkäaikaista kuljettajaa. Eino Kalliomäki aloitti 1.3.1972 ”Kovelahden lahja Tampereelle” kuten Kari Eloranta hän kuvaili eläkekirjoituksessa. Tuossa samaisessa kirjoituksessa Kalliomäki muisteli ensimmäistä työpäiväänsä kirjastossa seuraavaan tapaan. ”Alku kirjastossa ei sujunut välttämättä ennako-odotusten mukaisesti. Ensimmäisenä päivänä piti Rautaharkon Anton (vahtimestari) ja Kuusisen Jaskan kanssa raahata hyllyjä musiikkiosastolle, ylimpään kerrokseen. Kirjaston-johtaja Mikko Mäkelä kiroili, kun homma ei oikein sujunut. Eino Kustaakin ehti Jaskalta kysyä, ”kauanko oot tämmöstä kestänyt”. Päivä kuitenkin valkeni, kun Mikko toi kaljat ja koskenkorvat: ”Tuosta nuo ja sitten kotio!” (Eloranta 1991) Hyvin Kalliomäki työnsä hoiti, omalla tavallaan. Vapaa-aikanaan hän tuli kirjastolaisten piirissä tunnetuksi myydessään hyvällä menestyksellä valmistamiaan luutiaan, leipäautoja, keräämiään marjoja ja sieniä.

Vuotta myöhemmin Kalliomäen jälkeen kuljettajaksi tuli Pauli Kareinen Lehtimäen Ollin houkuttelemana. He olivat olleet työkavereita 1960-luvulla. Muistan kuinka olin Kareisen kanssa joko ensimmäisenä tai toisena työpäivänä Armonkallion pysäkillä. Sisään tuli pysäkin vakioasiakas Judith Ekendahl, joka katsoi Kareista hetken aikaa ja totesi: ”Teille on tullut uusi kaunis poika kuljettajaksi!” Myöhemmin Ekendahlin muutettua Nekalan vanhustentaloille ja käydessä siellä kirjastoautolla Kareinen talutti hänet kotiin. Kirjastoautossahan tunnetusti palvelu toimii. Kareinen on hoitanut työnsä hyvin ja viihtynyt työssään. Tästä kertoo jo se, että hän on osastolla yhä kuljettajana vuonna 2006, nyt tosin osa-aikaeläkkeellä olevana.

Kirjastoauto-osastolla osa henkilökunnasta vaihtui 1970-luvulla useaan kertaan. Lainaus pysäkeillä oli vilkasta, töitä tehtiin ja yritettiin kehittää nuorta kirjastoautotoimintaa.

Luonnehtisin tuota aikaa kirjastoauto-osastolla henkilökunnan osalta värikkääksi. Syitä oli useita. Olimme nuoria, poikkeuksena oli Vuorisen Kirsti, mutta hän siirtyi pois jo vuosikymmen alkupuoliskolla. Osastolla oli voimakkaita persoonallisuuksia, mielipiteiltään voimakkaita, jopa ehdottomia. Mielipiteet kalskahtivat yhteen väliin hyvinkin voimakkaasti, ehkä joskus liiaksikin. Kun tähän sekoittuivat vielä toisinaan henkilökunnan yksityiselämän keskinäiset erimielisyydet, veden kiehua kattilasta kuohahti joskus yli äyräitten.

Kun päästiin 1970-luvun lopulle ja vuosikymmenen vaihteeseen, tuo yllämainittu kiehua väheni muuttuen pieneksi terveelliseksi poreiluksi. Osa henkilökunnasta vaihtui. Osastolle muodostui eräänlainen runkomiehistö, joka teki hyvää yhteistyötä koko 1980-luvun aina 1990-luvun alkupuolelle asti. Vanhoista jatkoivat tämän kirjoittaja ja kuljettajista Kalliomäki, Kareinen ja Lehtimäki. Kirjastonhoitajiksi tuli ensinnäkin Tauno Pirtola, josta osastonjohtaja sai hyvän sijaisen itselleen. Tulivat kirjastonhoitajiksi tunnolliset, monipuoliset, tyynen rauhalliset Pirjo Järvinen, Riitta Uusimaa ja Ulla Virtamo. Kirjastovirkailijoiksi tulivat Kristina Laurila, josta kehittyi kaiken muun ohella nopeasti osaston väriasiatuntija. Ja tuli kirjastovirkailijaksi kirjaston toinen työllistetty Tapio Saijonkivi, joka piti tiukasti huolen siitä, että asiakkaat palauttivat lainansa ajoissa. Saijonkivellä on oma omalaatuinen huumorinsa, mutta hyvin se mahtui osaston ilmapiiriin. Tämä runkomiehistö piti huolen siitä, että osastolla lyhyemmän aikaa olleet eivät päässeet nostamaan veden lämpötilaa vaan se todella pysyi tuollaisena poreiluna.

1990-luvun alkupuolelta lähtien osastolla alkoi tapahtua sukupolven vaihdosta. Osastolta vähennettiin jo 1980-luvun lopussa yksi kirjastonhoitajan virka ja sen myötä Ulla Virtamo siirtyi pääkirjaston aikuisten osastolle, jossa hän on yhä. Yhden auton toiminnan lopettamisen seurauksena osastolta vähennettiin vielä toinenkin kirjastonhoitajan virka ja siksi Pirjo Järvinen siirtyi pois. Hän on hoitanut sen jälkeen kirjastossa useitakin tehtäviä ja on ollut vuoden 2006 alusta kirjaston informaatikko. Tauno Pirtola ja Riitta Uusimaa siirtyivät lähikirjastojen johtajiksi, Pirtola Härmälään ja Uusimaa Koivistonkylään, missä molemmat ovat sen jälkeen ansiokkaasti toimineet. Kirjastonhoitajaksi tuli Riikka Väänänen, unelma-osastolleen. Hän oli jo lapsena käydessään kirjastoautolla Espoossa haaveillut kirjastoauton kirjastonhoitajan ammatista ja nyt tuo haave toteutui. Väänänen on vaikuttanut osaston toimintaan positiivisesti monella tavalla ja on toiminut useaan otteeseen menestyksellä osastonjohtajan sijaisena. Sen sijaan tuona toisena kirjastonhoitajana on toiminut useampikin henkilö joko vakinaisena tai sijaisena. Tällä hetkellä tuota tehtävää hoitaa Mervi Jokinen. Kirjastovirkailijoista toinen eli Kristina Laurila siirtyi tämän vuosikymmen alussa pääkirjaston lasten osastolle ja hänen tilalleen siirtyi musiikkiosastolta Jaana Koskinen. Koskinen oli muuten harvinaisuus siirtyessään kirjaston vakinaisena työntekijänä vapaaehtoisesti joltain toiselta osastolta autoon. Tämä oli ensimmäinen kerta n. 30 vuoteen, kun tällaista tapahtui. Tuo ensimmäinen kerta oli silloin, kun tämän kirjoittaja siirtyi silloisista sivukirjastoista omasta pyynnöstään autoon.

Kuljettajista tuli 1990-luvun alussa uusina ensinnäkin Esko Lehti, herrasmieskuljettajana tunnettu. Hänellä oli jo entisestä ammatistaan hyvä asiakaspalvelukokemus, mutta ajokoke-musta isolla autolla oli vähän. Hyvin hän kuitenkin selvisi ajamisestaan ja jäätyään eläkkeelle vuonna 2000 on tehnyt kirjastoautonkuljettajan sijaisuuksia naapurissa Ylöjärven kirjastossa. Kirjastoauto-osastolle tuli vuonna 1991 kirjastovirkailija-kuljettajaksi Kurikasta Outi Hirsi-

mäki, joka sittemmin otti uudeksi sukunimekseen suvussaan esiintyneen vanhan sukunimen Harju-Säntti. Hänellä oli kokemusta kirjastoautonkuljettamisesta Kurikasta, missä hän oli ajanut autoa tarvittaessa. Hän on vaikuttanut monipuolisilla kyvyillään monin tavoin osaston toimintaan ja toimii nykyään myös autojen teknisenä vastuuhenkilönä.

Kirjastoautossa on ollut lyhyemmän aikaa vakituksena tai sijaisina useita sellaisia, jotka ovat sittemmin tehneet töitä menestyksellä kirjaston muilla osastoilla. Oheisen nimiluettelon olen koontanut muististani ja säilyneiden almanakkojen sivuilta sitä mukaan kuin ne ovat esiintyneet. Siksi luettelo ei ole aakkosellinen vaan olen laittanut nimiä sitä mukaan kuin niitä on tullut mieleeni, eteeni noilta allakkojen sivuilta. Jos jonkun nimi puuttuu, olen pahoillani ja pantakoon se vanhentuneen ”töyhtöni” tiliin. Tässäpä noita nimiä: Teuvo Halme, Sinikka Hietala, Leena Tomperi, Ritva Hokka, Ritva Kauppinen, Liisa Junno, Päivi Torkkeli, Jari Ohtola, Päivi Manninen, Raija Pirtola, Brita Lehtinen, Päivi Karlstedt, Kari Eloranta, Jouko Hanhinen, Ritva Järvelin, Aino Kivinen, Ulla-Maija Vanha-aho, Anja Kuusisto, Timo Alanen, Tarja Ylipää, Maaret Helén, Taina Niininen, Sirpa Ojanen. Kaikki hyvin tehtävänsä autossa hoitaneita. Ja kuljettajista mainitsisin tähän 80-luvulla Teiskon reiteillä vaikuttaneen Kalervo ”Kale” Hämäläisen. Hänen ajatuksensa liikkui välillä kaukaisilla kirjallisilla sfääreillä ja niiden lopputuloksena syntyi novellikokoelma. Autosta hän siirtyi kokonaan kirjoittamisen piiriin.



Legendaarisen Tarja Rossin vuonna 1982 piirtämä kuva kirjastoauto-osaston henkilökunnasta. Ylhäällä vasemmalla Kalevi ”Kale” Hämäläinen, Pauli Kareinen, Tauno Pirtola, Olli Lehtimäki, Eino Kalliomäki, Tapio Sajonkivi ja Kari Koivisto. Eturivissä vasemmalla Rütta Uusimaa, Ulla Virtamo, Antero Kyöstiö, Kristina Laurila ja Tarja Rossi.

Jos on yhä useita kirjaston muilla osastoilla nykyään olevia, mutta joskus autossa olleita, on ollut myös monia sellaisia sijaisina, jotka ovat nykyään jossain muualla. Nimiä ja taas nimiä tuli esiin etenkin almanakkojen sivuilta, osa näistä sellaisia, joista minulla ei ole enää mitään mielikuvaa. Poimin tähän vain muutaman heistä syystä tai toisesta. Kirjastoauton ensimmäinen kirjastovirkailija, tosin vt:nä toiminut, oli Ilmari ”Imppa” Lötjönen loppuvuodesta 1969. Missähän hänkin nykyään vaikuttaa? Ehkäpä pisimmälle urallaan noista auton sijaisista on edennyt Helsingin yliopiston ylikirjastonhoitajana nykyään työskentelevä professori Kai Ekholm. Tässä lähiseudulla kirjastonjohtajina ovat tai olivat pitkään Aulikki Plihtari (Hämeenkyrö) ja Olavi ”Topi” Toivonen (Orivesi). Hannu Väänänen sai ehkä Tampereen autoista tartunnan ja on toiminut jo pitkään Nokialla kirjastoauto-osaston osastonjohtajana. Vuokko Tiuhonen oli kirjastossa vakituisenakin, mutta on ollut jo pitkään Keravan ammattiopiston informaatio- ja kirjastopalvelujen koulutusohjelman johtajana. Erkki Oksanen, monessa valtakunnallisesti mukana ollut, on nykyään Helsingissä Munkkiniemen kirjaston johtajana. Kuljettajan sijaisena oli joskus Marja-Leena Holappa, joka nykyään on kirjastovirkailija-kuljettajana Sodankylän kirjastoautossa. Ja lopuksi laitan tähän legendaarisen Tarja Rossin nimen, loistavan yleisöpalvelijan ja paljon muuta. Hänen piirtämänsä kuva osaston henkilökunnasta vuodelta 1982 on yhä osaston seinällä kuten myös kotonani. Häntä jäi useampi auton asiakas kaipaamaan.

Kun katselin noita almanakkojen sivuja vuosikymmenten varrelta, siellä oli kymmeniä ja taas kymmeniä, enemmänkin, kirjastoharjoittelijoiden nimiä, jotka ohjelmansa mukaisesti olivat muutaman päivän myös autossa, alussa pitempään, sittemmin lyhyemmän ajan. Missähän hekin nykyään ovat? Jotkut saivat myöhemmin vakituisen viran Tampereen kaupunginkirjastosta kuten tätä kirjoittaessani kirjastoa johtava Tuula Ylisalmi, tosin kalenterissani vielä sukunimellä Palanne. Valtakunnallisesti tunnetuimmaksi tuli Tuula Haavisto, Kirjastoseuran toiminnanjohtajana toiminut ja kirjastoautojen ystävänä tunnettu sekä nyttemmin monissa tärkeissä kirjastoalan tehtävissä toiminut. Kolmantena nimenä noista entisistä harjoittelijoista mainitsen Maija Kivekkään, sillä hän toimi pitkään aina syksyllä 2005 tapahtuneeseen eläkkeelle siirtymiseensä asti Lahden kaupunginkirjaston kirjastoauto-osaston osastonjohtajana.

Kirjastoauto sai ensimmäiset työllistettynsä 1990-luvun vaihteessa. Kokonaisuutena on todettava, että muutamaa harvaa poikkeusta lukuun ottamatta he ovat olleet hyviä ja tehneet omalta osaltaan osaston toiminnalle tärkeää työtä niin kuljettajina kuin kirjastoavustajina. Ilman heitä moni reitti olisi jäänyt ajamatta. Jotkut osoittautuivat niin hyväksi, että ovat olleet useammankin kerran ja ovat tulleet mielellään. Tämä on ollut osaston toiminnan kannalta hyvä asia, koska silloin ei ole tarvinnut opettaa heitä. Kuljettajista muutama on ollut niin hyvä, että on saanut vakinaisen kirjastoautonkuljettajan paikan osastolta. Heitä ovat Jari Järvinen ja Marko Tilvis. Lisäksi Juhani Lukkala on pitkäaikaisena sijaisena Pauli Kareisen osa-aika-eläkkeen takia. Lisäksi mainitsisin vielä Timo Lehtosen joka oli osastolla työllistettynä ensin ja innostui alasta niin paljon että suoritti kirjastoalan kurssin, toimi osastolla sijaisena ja sittemmin vakituisena ensin Nokian ja nykyään Kangasalan kirjastoautossa.

Osaston henkilökunta vakinaisten toimien osalta 1.1.2006 oli seuraava: Osastonjohtaja Marjut Pohjalainen, sijainen – kirjastohoitajat Mervi Jokinen, Riikka Väänänen – kirjasto-

virkaillijat Jaana Koskinen, Tapio Saijonkivi – kirjastoautonkuljettaja-kirjastovirkailija Outi Harju-Säntti ja kirjastoautonkuljettajat Jari Järvinen, Pauli Kareinen (osa-aikaeläkkeellä) ja Marko Tilvis.

Lopuksi tähän kirjastoautomaista mieltä henkilöunnasta vuodelta 1973.

”Syyskuinen vuorokeskustelu kirjastoautossa:

Kuljettaja: Minähän olen tässä se välttämätön paha!

Amanuessi: No kenties et välttämätön, mutta ainakin paha ...”

”Alas auton a k k a valta!

(Kirjastoautonkuljettajan mieltä huutomerkkisarjahyllyn ääressä)”

XI Kirjastoauton pysäkkipaikat, aikataulut

Lausahduksia kirjastoauton alkutaipaleelta:

”Kirjastoautonkuljettaja: Missä se uusi vanhustentalojen pysäkki on?

Amanuessi: Se on siinä mutkassa...

Kuljettaja:...Missä vanha mies nojaa keppiin, niinkö”

”Oravanpolun pysäkillä vanha rouva tuli kirjastoautoon ja sanoi: Te tulette niin täsmällisesti, että teidän mukaan voi tarkistaa kellon. (!?)”

Millainen on hyvä kirjastoautopysäkin paikka Tampereella? Kuten olen jo aikaisemmin todennut, kirjastoauto ei kilpaile lähikirjastojen kanssa vaan täydentää kirjastoverkkoa. Siksi pysäkkiä ei sijoiteta lähikirjaston vaikutussäteeseen (= 1,5 km) sisäpuolelle kuin poikkeustapa-uksessa kuten vanhustentaloille. Kirjastoauton vaikutussäteeksi arvioitiin alun perin n. 500 m mutta huomattiin, että n. 300 m riittää. Toinen pysäkki voi olla jo puolen kilometrin päässä. Maaseudulla säde voi olla kilometri tai ylikin.

Hyvä kirjastoauton pysäkki sijaitsee siten, että auto seistessään ei häiritse liikennettä. Jos on mahdollista, autolla voisi olla oma pysäkkitasku tai se voisi pysähtyä aukiolla. Kadunvarsikin on mahdollinen, mutta todella vain muuta liikennettä häiritsemättä. Varsinkin ensimmäisten parin vuosikymmenen aikana pysäkkipaikan saattoi ratkaista mahdollisuus rakentaa pysäkillä sähköpistoke turvaamaan autojen sähkönsaanti.

Kirjastoauton pysäkin tärkein tehtävä on palvella paikallisia asukkaita. Siksi hyvä pysäkki-paikka on keskellä asutusta tai pinta-alaltaan pienelle asutusalueelle johtavan tien varrella. Eräs asiakas sanoi vuosia sitten: ”Ei hän tarvitse kirjastoauton aikataulua. Hänelle riittää, kun hän näkee ikkunastaan kirjastoauton tulon pysäkillä.” Niinpä niin. Pysäkki voi olla myös bussin kääntöpaikalla. Pysäkin pitää olla siellä, missä alueen asukkaat liikkuvat paljon. Tällöin pysäkki tulee tunnetuksi, sinne on helppo osata. Pelkkä katuosoite oli huono.

Asukkaat tiesivät paremmin paikan, kun se oli kaupan, puhelinkioskin tai bussipysäkin luona. He kysyivätkin tätä esim. ”Onko se sen ja sen puhelinkioskin luona?” Nykyään esikaupunkialueella puhelinkioskit ovat kadonneet ja kauppojen määrä vähentynyt. Maaseudulla hyviä paikkoja ovat tienhaarat ja talojen pihat. Bussipysäkillekin voi pysähtyä, jos se on mahdollista bussiliikennettä häiritsemättä. Nykyisten harventuneiden bussivuorojen takia se on yhä useammin mahdollista. Ennen hyvinä paikkoina olleet kaupat ovat maaseudulla vähentyneet. Ennen hyviä paikkoja olivat myös maitolavat ja myymäläautojen pysäkkipaikat, mutta molemmat ovat nykyään katoavaa ja melkein kadonnutta kansanperinnettä.

Tampereelta voisi ottaa esimerkiksi ihanteellisesta pysäkkipaikasta Kumpulan, jossa kirjastoauto on käynyt samalla paikalla kaikki nämä 40 vuotta. Pysäkki sijaitsee pinta-alaltaan pienehkön, rajatun omakotialueen sisäänajokadun vieressä, vastapäätä kauppaa, bussipysäkin lähellä ja pysäköintitilaa autolle on riittävästi. Kaikki alueelle tulevat ihmiset kulkevat tai ajavat paikan ohi.

Entäpä hyvä aikataulu? Koska pitäisi käydä kullakin pysäkillä? Peruslähtökohtia on kaksi. Ensinnäkin kunkin pysäkin käyntiajan pitäisi sopia mahdollisimman hyvin sen käyttäjille. Toiseksi kirjastoauto palvelee asiakkaitaan pysäkillään seistessään, eikä siirtyessään pysäkiltä toiselle. Tämä tarkoittaa sitä, että saman ajoreitin pysäkit eivät saisi olla kovin kaukana toisistaan. Eri ihmisille sopivat parhaiten erilaiset kellonajat ja viikonpäivät. Kaikkia tyydyttävää aikataulua ei ole, aikataulu on aina kompromissi, mahdollisimman hyvä kompromissi.

Kun Tampereelle alettiin suunnitella ensimmäistä kirjastoautoa, oli sen ensimmäisen aikataulun laatiminen pysäkkeineen yksi tärkeimmistä tehtävistä. Kirjastonjohtaja Mikko Mäkelä toi kirjastolautakuntaan ensimmäisen kerran hahmotelman reiteistä 18.10.1965.

”Kirjastoautotoiminnan alkaessa ensi tammikuussa on ilmeistä, että vain harvoissa paikoissa osataan etukäteen määrätä pysäkkipaikka oikein ja samoin aukioloaika oikean pituiseksi. Tästä syystä on lähdettävä siitä, että koko kevät ja kesä ovat ”hakuammuntaa” ja vasta ensi syksynä voidaan pysähdyspaikat ja -ajat määrittellä tarkasti. Kirjastoautotoiminta tapahtuu viitenä päivänä viikossa ja kirjastonjohtaja esitti seuraavat ajoreitit:

1. Kalkku-Ikuri-Tohloppi
2. Tahmela-Hyhky-Pohtola-Niemi
3. Ruotula-Uusikylä-Takahuhti-Pappila-Linnainmaa
4. Atala-Kumpula-Aitoniemi-Maurinkylä
5. Iidesjärven ympäri tai eteläiset alueet kaupungin laitoja pitkin

Jokaisella kierroksella voi olla pysähdyspaikkoja viisi – korkeintaan kuusi – ja pysähdysajan pituus on ajateltu puolesta tunnista tuntiin siten, että päivällä pysähdysaika on puoli tuntia ja pitenee iltaan mennessä tunniksi. Kierrokset on tarkoitettu ajaa eri viikkoina eri suuntiin, joten joka pysähdyspaikalla on sekä päivä- että ilta-aukioloaikoja. Pysähdyspaikkojen määrittelyssä kaupunki saa apua Tampereen Omakotiyhdistyksen Keskusjärjestöltä, jonka kanssa on oltu yhteistoiminnassa.” (Lautakunnan kokouksen ptk 357 §)

Ensimmäiset ajoreitit olivat Mäkelän taholta vasta todella hahmotelma, jonka hän oli ilmeisesti itse tehnyt karttoja tutkimalla ja omakotiyhdistysten avulla. Hän tässä vaiheessa tuskin vielä kävi paikan päällä paikkoja katsomassa.

Pari kuukautta tuon lautakunnan edellisen kokouksen jälkeen Mäkelä toi lautakuntaan 27.12.1965 uuden aikataulusesityksen, nyt valmiina tarkkoine pysäkki- ja ajo-reitteineen ja kellonaikoineen. Hän pyysi, että kirjastolautakunta esittäisi ensinnäkin kaupunginhallitusta vahvistamaan kirjastoauton toimintareitit ehdotuksensa mukaisiksi. Hän halusi jättää itselleen kuitenkin eräänlaisen ”takaportin”: ”Edellä esitetyille reiteille valitut yllämainitut pysähdyspaikat ovat toistaiseksi kokeilunalaisia, joten mihinkään ei vielä laiteta kiinteitä pysäkkipylyväitä, vaan vain tilapäiset. Vasta ensi syksynä, kun on saatu edes 5-6 kk:n kokemus, suoritetaan pysäkki- ja ajo-reitien tarkistus ja kiinteitten pysäkkipylyväitten asennus.” Samalla kirjastonjohtaja esitti kiertojen aikataulun, josta kansakoulujen (= Hyhky, Järvensivu, Takahuhti) osalta syntyi keskustelua. Tällöin kirjastonjohtaja ilmoitti, että pysähdysajoista kansakoulujen kanssa on tarkoitus keskustella vielä ko. koulujen johtaja-opettajien kanssa, vaikka pysähdysajat onkin jo määrätty ao. koulujen lukujärjestyksen perusteella.” (Lautakunnan kokouksen ptk 429 §) Tuossa Mäkelän esityksessä reitit oli tarkoitus ajaa vuoroviikoin kumpaankin suuntaan, poikkeuksena oli keskiviikon Aitolahdelle suuntautunut reitti, joka olisi ajettu vain joka toinen viikko.

Kaupunginhallitus hyväksyi muuten yllämainitun kirjastolautakunnan esityksen eli käytännössä Mäkelän esityksen yhdellä poikkeuksella. Aitolahteen suuntautuva reitti oli ajettava kerran viikossa, ei joka toinen viikko. Tämä tuli esille lautakunnan kokouksessa 21.2.1966, jossa aikataulusia oli seuraavan kerran esillä. ”Luettiin ote kaupunginhallituksen 24.1.1966 pitämän kokouksen pöytäkirjasta, § 224, jossa kaupunginhallitus ilmoittaa päättäneensä hyväksyä kirjastolautakunnan ehdotuksen kirjastoauton toiminta-alueiksi paitsi että reitit ajetaan kerran viikossa ... antaa lautakunnan tehtäväksi neuvotella tarkoista pysähdyspaikoista liikennejärjestelytoimikunnan kanssa.

Kirjelmä merkittiin tiedoksi ja noudatettavaksi ja samalla kirjastonjohtaja ilmoitti neuvotelleensa pysähdyspaikkojen varaamisesta ja merkitsemisestä liikennejärjestelytoimikunnan sihteerin, dipl.ins. Mikko Männyn kanssa...” (Lautakunnan kokouksen ptk 83 §) Kirjastolautakunnan kokouksessa 25.4.1966 kirjastonjohtaja ilmoitti, että ”talvella tehdyn suunnitelman mukaiset pysähdyspaikat on nyt tarkastettu ja poliisilaitoksen sekä kaupungin liikenne- ja lautakunnan edustajain kanssa tarkasti määrätty.” (Lautakunnan kokouksen ptk 170 §)

En osaa sanoa, kenen tai keiden kanssa Mäkelä kävi alun perin kiertämässä mahdollisia pysäkki- ja ajo-reittejä. Mäkelällä itselläänhän ei ollut ajokorttia, mutta hänellä oli oikeus käyttää kaupungin henkilöautoa ja tarvittaessa autoa ajamaan tuli kaupungin henkilöautonkuljettaja. Itse uskoisin, että hän kävi noita paikkoja katsomassa ja valitsemassa kuljetuspäällikkö Nummelinin ja yllämainitun liikennejärjestelytoimikunnan sihteerin Männyn kanssa. Kun Raimo Kanto tuli kirjastoon harjoittelemaan kirjastoautonkuljettajan tehtäviä marraskuun alusta 1965, hän jossain vaiheessa kiersi suunniteltuja pysäkki- ja ajo-reittejä. Hän muisteli, että ”paikkoja oli suunniteltu, mutta ei oltu osattu ottaa huomioon auton kokoa eikä liikenteellisiä asioita.” (Kanto)

Aikataulu pysyi suunnilleen samanlaisena ensimmäisten vuosien ajan aina toisen kirjastoauton tuloon asti. Ensimmäiselle pysäkille tultiin n. klo 12.30-13.00 ja viimeiseltä lähdettiin n. klo 19.00. Ruokatauko oli n. 15 min pituinen kahvitauko.

Toisen kirjastoauton tulo 10.11.1969 alkaen lisäsi pysäkkien määrää. Toiminta laajeni Kaukajärven, Peltolammin, Rantaperkiön ja Vehmaisten suuntaan. Molemmilla autoilla

alettiin ajaa myös lauantaisin. Joka toinen viikko ajettavat reitit supistuivat vain pariin päivään. Vilkkaimmilla pysäkeillä alettiin käydä kahdesti viikossa sekä iltapäivällä että illalla eli klo 16 jälkeen. Ajopäivät pitenevät. Ensimmäiselle pysäkille saatettiin tulla jo klo 11.15 ja viimeiseltä lähdettiin yleensä klo 19.40. Välissä ollut ruokatauko piteni 30 minuutin mittaiseksi. Kun samalla alueella oli kaksi pysäkkiä, niille annettiin nimeksi esim. Vehmainen 1 ja Vehmainen 2. Tämä aiheutti sekaannuksia sekä asiakkaiden että henkilökunnan keskuudessa. Erehdyksiä tapahtui myös henkilökunnalle, ajettiin väärälle pysäkille ja ihmeteltiin, kun asiakkaita ei näy, ennen kuin huomattiin erehdys. Vähitellen näistä numerollista nimistä luovuttiin. Vehmainen 1 muutettiin Vehmasaukioksi, koska ko. pysäkki sijaitsi ja sijaitsee muuten yhä aukiolla jota sivuaa Aukionkatu. Vehmainen 2 sai nimekseen Vehmainen. Vehmaisten pysäkistä tähän pieni muisto tapahtumasta vuosien takaa. Kun auto lähti reitille, periaatteena oli aina, että ainakin yhden henkilökunnasta on tiedettävä tarkasti ko. reitin pysäkkien sijaintipaikat ja ajoreitit. Kerran sairaslomatapausten takia tapahtui niin, että eräälle reitille lähti kaksi sijaista. Kuljettaja vakuutti tietävänsä pysäkit, mm. tuon Vehmaisten pysäkin, jo sillä perusteella, että hän asui alueella. Lopputulos oli, että autossa henkilökuntana olleet joutuivat Vehmaisissa kysymään asukkailta, missä täällä on kirjastoauton pysäkki. Nolo tilanne, josta otettiin opiksi.

Kun Teiskon auto aloitti liikennöinnin ja henkilökuntaa tuli lisää, palveltavien koulujen määrä lisääntyi ja joitain reittejä alettiin ajaa kahdessa vuorossa. Aamu- ja iltavuoron henkilökunta vaihtui reitin varrella sellaisella pysäkillä, johon oli sopiva bussiyhteys. Uusia pysäkkejä tuli kaupungin kasvamisen myötä. Hervantaa ja Lentävänniemeä alettiin rakentaa. Vilkkaimmilla pysäkeillä lainaus kasvoi kasvamistaan. Pysäkkiajat niillä olivat puolitoista ja parikin tuntia. Ruuhkat olivat kovia muissakin suurissa kaupungeissa. Kuvaava tilanne oli Helsingin kaupunginkirjaston kuljettajan Kalle Vesalan muistelo 1970-luvulta. ”Eräs naisihminen oli valittanut, ettei voinut tulla kirjastoautoon kuin vetoketjullisessa verryttelypuvussa, napit olisivat voineet lähteä hetkessä.” (Inkinen s. 8) Tuo sama sopi hyvin myös Tampereelle. Kun palautettuja kirjoja halusi viedä eteen palautushyllylle, parasta oli kiertää ulkokautta etuoven kautta. Auton läpi ei mahtunut. Kyse ei ollut enää kirjastotoiminnasta, vaan kirjojen jakelusta. Asiakkaat lainasivat mitä käteensä saattoivat saamaan.

Näistä ruuhkapysäkeistä kärsivät eniten pienet lapset. He joutuivat aikuisten jalkoihin. Kaikkein vilkkaimmilla pysäkeillä tilannetta yritettiin lasten kannalta helpottaa siten, että pysäkillä oli ensin lasten aika ja sitten aikuisten aika. Toki tästä ei täysin pidetty kiinni, sillä lasten vanhemmat saivat tulla lastensa mukana. Tämä helpotti tilannetta. Lainaus kasvoi, mikä oli luonnollisesti tilastojen kannalta hyvä, mutta ei todellakaan asiakkaiden kannalta. Huippuvuosi kirjastoautojen lainauksessa oli 1977, jolloin vuosilainaus oli 423 887. Edellisenäkin vuotena lainaus ylitti 400 000 rajan eli oli 412 325.

Kirjastoauton yhtenä tehtävänä oli toimia uusilla asuntoalueilla, uusissa kaupunginosissa, mittarina kertomassa, milloin auton lainaus on kasvanut liian suureksi ja alueelle on syytä perustaa lähikirjasto. 1970-luvun jälkipuoliskolla uudet lähikirjastot, tai sivukirjastoiksi niitä silloin kutsuttiin, perustettiin Hervantaan 1975, Kaukajärvelle 1978, Tesomalle 1979 ja Lentävänniemeeseen 1980. Peltolampi sai kirjastonsa 1987. Näistä Tesomalla oli ollut jo vuodesta 1967 lähtien Tesoman koulun yhteydessä pieni kirjasto, jota varsinkin lapset käyttivät. Tesoman kirjastoon yhdistettiin Raholan kirjasto vuonna 1979 ja kirjasto sai

Tesoman liikekeskuksesta hyvät tilat. Lentävänniemen kirjasto perustettiin, kun Lielahden kirjasto siirrettiin sinne. Vaikka kirjastoautoissa lainaukset laskivatkin selvästi lähikirjastojen perustamisen jälkeen, me kirjastoautolaiset emme surreet tätä, emme jääneet kaipaamaan ruuhkia.

Kirjastoautot ajoivat vuoteen 1975 asti myös kaikkina kesäkuukausina. Kullakin autolla oli viikon tai parin huoltotauko jossain välissä. Kuljettajille saatiin kesälomasijainen kaupungin kuljetustoimistosta, josta saatiin muutenkin kuljettajille sijainen aina 1990-luvun alun taloudelliseen lamaan asti. Kesä 1975 oli ensimmäinen, jolloin kirjastoautot pitivät heinäkuussa neljän viikon tauon. Syynä oli suoraan sanottuna raha. Kuljetustoimiston sijainen alkoi tulla palkkakustannuksiltaan liian kalliiksi kirjastolle, jo silloinkin piti alkaa säästää. Kirjastonhoitajien ja kirjastovirkailijoiden sijaisiin rahaa olisi kyllä riittänyt. Tuolloin vuonna 1975 alkanut käytäntö jatkuu yhä ja on yleinen monissa kirjastoautokunnissa.

Vuonna 1980 loppuivat kirjastoautojen lauantaiajat. Kirjastoauton henkilökunta oli toivonut tätä useamman vuoden, sillä koimme, että lauantapäivistä saatu hyöty oli pieni. Kiinteä kirjasto oli eri asia, sillä siellä kirjaston asiakkaat saattoivat valita myös lauantain käyntipäiväkseen. Autossa taas lauantaiaukiolosta pääsivät hyötymään vain muutaman pysäkin asiakkaat. Kun kirjastoautojen aikataulut väljenivät uusien lähikirjastojen myötä, entisille lauantaipysäkeille löytyi aikatauluista tilaa muilta päiviltä. Tärkein peruste lauantaireittien lopettamiseen oli mahdollisuus ottaa palvelun piiriin lisää kouluja, kun kaksi autoa saatiin ajamaan kahta vuoroa. Tämän perusteella kirjastonjohtaja Elna Elonheimo hyväksyi.

Peltolammin kirjaston perustamisen jälkeen Tampereelle ei ole perustettu yhtään uutta lähikirjastoa. Muutama kirjasto on saanut uudet tilat hieman toisesta paikasta, mutta näiden takia ei juurikaan ole tarvinnut lopettaa kirjastoauton pysäkkejä. Messukylän kirjaston siirtyminen Messukylän kirkon luota radan toiselle puolelle lopetti pari pysäkkiä ja Terälahden kirjaston siirtyminen koulun tiloihin lopetti Terälahden koululla käynnin.

Seuraava suuri muutos oli kolmannen kirjastoauton toiminnan lopettaminen vuoden 1993 alusta, mutta tästä olen kertonut jo aikaisemmin luvussa Kirjastoautotoiminnan kriisi. Muutos oli myös 1980-luvun lopulla aloitettu yhteistyö päiväkotien kanssa, mutta tästä enemmän myöhemmin omassa luvussa.

Näiden suurten muutosten jälkeen kirjastoautotoiminta on jatkunut periaatteessa samanlaisena pysäkkejä ja aikatauluja ajatellen. Kaupungin sisällä tapahtuneita muutoksia, uusien asuinalueitten, koulujen ja päiväkotien syntymistä, on koko ajan seurattu ja pyritty ennakoimaan. Kunkin pysäkin lainausta on seurattu tarkasti ja atk on antanut tähän entistäkin paremmat mahdollisuudet. Mikäli pysäkin lainaus on supistunut liian pieneksi, on syytä mietitty. Onko pysäkki jäänyt asutuksen muutoksen takia väärään paikkaan? Olisiko sille haettava jostain läheltä parempi paikka? Jopa 100 metrin siirto voi kaksinkertaistaa lainauksen. Viimeisen kymmenen, viidentoista vuoden aikana on ilmennyt, että eräät esikaupungit, kuten Hervanta ja Kaukajärvi, ovat kasvaneet pinta-alaltaan niin suuriksi, että alueiden reuna-alueet ovat jo lähikirjastonsa vaikutussäteiden ulkopuolella ja siksi kirjastoauto on palannut näihin kaupunginosiin.

Kun kirjastoauto perustaa pysäkin, paikasta on aina keskusteltu etukäteen kaupungin liikenne- ja katusuunnittelusta vastaavien kanssa. On pyritty mukaan jo katujen rakentamis-

vaiheessa. Kirjastoauton pysäkkiverkko ja aikataulu muuttuu koko ajan asutuksen ja kunkin alueen väestörakenteen myötä. Kirjastoautoväki seuraa muutosta tarkasti koko ajan ja tekee tarvittavia muutoksia.

Muutama toteamus pysäkkipylväistä ja -kilvistä. Kun kävin Englannissa 1970-luvun alkupuolella tutustumassa lomamatkallani sikäläisiin kirjastoautoihin ja olin myös mukana jollain reitillä, ihmettelin, miksi joillain pysäkeillä ei ollut minkäänlaista kylttiä kirjastoauton pysäkistä. Minulle vastattiin, että kirjastoauto on pysähtynyt tässä samassa paikassa samaan aikaan viimeisen kymmenen vuoden ajan. Jollei käyttäjä tiedä paikka ja/tai aikaa, hän voi kysyä sitä pääkirjastosta. Näin ainakin silloin Englannissa, mutta ei Suomessa.

Tampereella oli heti alkuun selvää, että pysäkeille tarvitaan pysäkkikilvet ja pylvää. Kilpien malli saatiin Turun kaupunginkirjastosta ja niiden piti kestää melko kovakin käsittely. (Lautakunnan kokouksen 18.10.1965 ptk 357 §) Ensimmäiset kilvet olivat peltisiä koteloita, joissa oli edessä kovamuovista tehty ikkuna. Muovitetut pahviset pysäkkitalut laitettiin kilpien sisään ja kilvet kiinnitettiin puupylväisiin. Nämä kilvet kestivät todella melko kovan käsittelyn, mutta ei niin kovaa kuin minkä kohteeksi ne liian usein joutuivat. Muovisia ikkunoita alettiin hajottaa. Muoviset ikkunat myös huurtuivat ja kostuivat liian helposti, jolloin niiden läpi ei näkynyt.

Aloimme hakea uutta mallia niiden tilalle, ja sellainen löytyi Helsingin kaupunginkirjastosta, jonka kilvistä teimme oman sovellutuksen 1980-luvun alussa. Tuo malli on yhä käytössä. Kilven malli värityksineen piti hyväksyttää ennen käyttöönottoa kaupungin silloisella tiedotussihteerillä Leena Lindforsilla. Muistan, kuinka tämän kirjoittaja meni kahden kuljettajan kanssa vanhalta kirjastotalolta kaupungin virastotalolle kantaen rautapylvästä ja siihen kiinnitettyä kilpeä. Leena Lindfors muistaakseni hyväksyi mukanamme tuoman mallin.

Lopuksi sopinee kirjastoautojen ensimmäisen osastonhoitajan kirjoitus vuodelta 1970: ”Kirjastoautot ovat liikkuvia kirjavalikoimia, jotka saattavat myöhästyä aikatauluistaan teknisten vikojen, liukkaan kelin, ojaanajon, liikenneruuhkan tms. takia. Kirjastoautot ovat kulkuneuvoja, joten jo lakikin asettaa rajoituksensa niiden koolle. Vilkkailta pysäkeillä niissä on yleensä suunnattoman ahdasta, ja lyhyehkö pysähdysaika pakottaa usein nopeaan suunnittelemattomaan kirjavalintaan tungoksessa. Mutta antaahan sopu toki sijaa, ja on mukava, että kävitte. Tulkaahan taas.” (Janakka 1970b) Näinhän se on yhä vuonna 2006.

XII Yhteistyö koulujen ja päiväkotien kanssa

Pikku pala koulukäyntien tiimoilta vuodelta 1972:

Lainaukseltaan vilkkain koulu oli tuolloin Ikurin koulu. Niinpä eräs pikkutyttö totesikin käydessään varsinaisella Ikurin pysäkillä. ”Täältä saakin paljon parempia kirjoja, kun saa rauhassa valita. Koululla tulee otetuksi ihan älyvapaista kirjoja.”

Kirjastonjohtaja Mikko Mäkelän sydäntä lähellä oli yhteistyö **koulujen** kanssa. Hän totesi: ”Juuri tämän työmuodon avulla kirjastoilla on mahdollisuus saada kosketus jokaiseen tulevaan täysivaltaiseen kuntalaiseen, ts. saada vähitellen jokainen kuntalainen tietoiseksi

kirjaston tarjoamista palveluista. Tästä syystä tämä työ on yleisissä kirjastoissa korvaamaton.” (Halme)

Mäkelä näki heti alusta lähtien kirjastoautojen mahdollisuudet kouluja palvelevana kirjastona ja siksi jo ensimmäisenä syksynä auto alkoi käydä myös kouluilla. Tampereella kirjastoautot ovat käyneet alusta alkaen vain silloisilla kansakouluilla eli myöhemmillä peruskoulujen ala-asteilla. Ainoat poikkeukset ovat olleet etäisyyksien takia Terälähden yläaste sekä koulujen luonteen takia vammaiskoulut. Jonkin kerran kirjastoautoa on pyydetty tulemaan myös jollekin muulle yläasteelle ja lukiolle, mutta aikataulut eivät ole antaneet myöden tähän. Sitä en osaa sanoa, miksi Mäkelä valitsi juuri Hyhkyn, Järvensivun ja Takahuhdin koulut. Jo silloin olisi ollut eräitä muita kouluja, joiden lähellä ei ollut lähikirjastoa. Kuten kävi ilmi luvusta Kirjastoperävaunut, Mäkelällä oli mielessä paljon laajemmatkin suunnitelmat yhteistyöstä koulujen kanssa, mutta ne eivät toteutuneet. En tiedä, miten paljon hän keskusteli perävaunusuunnitelmista koulujen kanssa ja miten innostuneita koulut olivat niistä.

Kirjastoauton ensimmäinen kirjastonhoitaja Kirsti Laari teki esitteen koululaisille koulukäyntejä varten. Sen alussa hän toteaa: ”Tiedättekö ollenkaan, miltä kirjastoauto näyttää? Ettekö? No, sitten lienee viisainta, että kerron siitä teille hiukan, sillä yksi sellainen alkaa vieraila tämän koulun pihassa kerran viikossa.” Tämän jälkeen hän kertoo, millaisia kirjoja autossa on tarjolla. Koska niitä on niin paljon tarjolla, että ”tässä vaiheessa on aivan mahdotonta luetella, mitä kaikkea kirjastoautossa oikein on. Teidän on parasta itse tulla katsomaan”. Laari kertoo lapsille, miten kortin saa, miten lainaus tapahtuu, miten kirjoja pitää käsitellä sekä kirjoittaa: ”Lopuksi kirjastonhoitaja esittää yhden toivomuksen. Kun kirjastoauto ajaa koulun pihalle, kaikki eivät saa rynnätä autoon yhtäkaa. Auto pysähtyy riittävän kauan, niin että jokainen ennättää vallan mainiosti valita ja lainata haluamansa kirjat.” (Laari 1966) Laarin viimeinen toteamus pitää paikkansa yhä 40 vuoden jälkeenkin.

Kouluilla on ollut ja on yhä pienet määrärahat kirjojen hankkimiseen kirjastoihinsa. Lainaustarpeen tyydyttämiseen koulukirjastojen kokoelmat eivät juurikaan ole riittäneet. Kirjastoautojen koulukäyntien päätarkoitus on ollut juuri lainaustarpeen tyydyttäminen. Olen yhä tätä kirjoittaessani kirjastoautojen koulukäynneistä samaa mieltä, kuin kirjoitin 30 vuotta sitten ja siksi siteeraan tässä silloin kirjoittamaani. ”Kirjastoauto on käynyt kouluilla aina autotoiminnan aloittamisesta lähtien eli vuodesta 1966. Tavoitteena on ollut totuttaa jatkuvilla käynneillä lapset säännölliseen kirjastonkäyttöön. Samalla on pyritty saamaan kirjaston asiakkaisiksi myös sellaisia lapsia, jotka tuskin muuten olisivat hankkineet lainauskorttia, koska mukana olevat koulut ovat sellaisia, joiden välittömässä läheisyydessä ei ole kiinteää kirjastopistettä. Yleisesti on havaittu, että lasten lukutaito on jatkuvasti heikentynyt. Lausemuodostus on huonoa ja sanavarasto suppeaa. Tähän on paras lääke lukeminen. Kirjastoauton koulukäynnit ovat tähän yksi apukeino, koska lapset voivat tällöin lainata itselleen monipuolista luettavaa. Kirjaston taholta on koko ajan lähdetty siitä, että eräille kouluille on tarjottu, ei tyrytetty, tällaista mahdollisuutta. Se, miten sitä on käytetty hyödyksi, on vaihdellut eli kuten eräs opettaja sanoi, että oppilaat ovat eri paikoissa motivoineet asian eri tavoin.” (Kyöstiö 1976)

Kun toinen kirjastoauto aloitti liikennöinnin syksyllä 1969, koulujen määrää ei lisätty, mutta Hyhkyn koulun tilalle tuli Vehmaisten koulu. Muistelen, että Hyhkyn koululla käynnit

lopetettiin toisaalta vähäisen käytön takia ja toisaalta siksi, että koululle oli hankala päästä isolla autolla. Kun päästiin 1970-luvun alkuun mukaan tulivat Harjun ja Sorilan koulut. Teiskon auton tultua osaksi Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoauto-osastoa ja kun joitain reittejä alettiin ajaa kahdessa vuorossa, koulujen määrää voitiin lisätä vähitellen kolmeentoista. Kun 1980-lauantaiajot lopetettiin ja kaksi autoa kolmesta alkoi ajaa kahdessa vuorossa, koulujen määrää voitiin lisätä entisestään ja lukumäärä on tällä hetkellä 24.

Perustoiminta kouluilla on lainaus. Alussa se olikin vain sitä. Ajoimme koulun pihaan ja odotimme, että joku oppilaista tulisi. Kutsuin tätä aikoinaan passiiviseksi yhteistyöksi. Tämä ei ennen pitkää tyydyttänyt ja uusia muotoja alettiin hakea kirjastonjohtaja Mäkelän aloitteesta. Kutsuin tätä aktiiviseksi yhteistyöksi. (Kyöstiö 1972a)

Kirjastonkäytön opetusta on jo monen vuoden ajan annettu pelkästään ensimmäisen luokan oppilaille luokan ensimmäisen käynnin yhteydessä, mutta joskus oli toisin. Kokeiltiin erilaisia tapoja ja menetelmiä. Kirjastoautossa vuodesta 1969 lähtien aina 1970-luvun puoleenväliin asti työskennellyt Anneli Salonen kirjoitti auton kirjastonkäytön opetuksesta vuonna 1974 seuraavaa: ”Kirjastoauto aloitti uudenlaisen yhteistyön kansakoulujen kanssa kaksi vuotta sitten, keväällä 1972. Harjun koululla kokeiltiin luokkakäyntejä eli että luokat tulivat kukin vuorollaan kirjastoautoon kuuntelemaan opetusta. Kokeilu onnistui ja lokakuusta 1972 kakkosauto (punainen kirjastoauto) alkoi käydä Koiviston, Järvensivun ja Vehmaisten kouluilla tiistai- ja keskiviikkoihin ja Ikurin ja Harjun kouluilla torstai- ja perjantai-iltoihin. Kolmosauto (vihreä auto) kävi Olkahisten ja Takahuhdin kouluilla.

Tarkoituksena oli antaa luokille jonkinlaista kirjastonkäytön tai kirjastoauton käytön opetusta. Luokat tulivat autoon lukuvuoden alussa laaditun käyntijärjestyksen mukaan ensimmäisestä luokasta ylipäin tai päinvastoin riippuen johtajaopettajasta. Ensimmäisellä kerralla selvitettiin tietysti käytännön asioita kuten esim. miten lainaajaksi pääsee, miten lainaus tapahtuu, millaisia kirjoja autossa on, kuinka monta kirjaa saa lainata, kuinka kauan niitä saa pitää lainassa, mihin palautetaan jne. Seuraavilla kerroilla pidettiin aakkostus-harjoituksia, järjestettiin ylemmille luokille jopa hakutehtäviä tietokirjoista, kerrottiin tietokirjallisuudesta ja tehtiin autoa tutuksi. Toiselle luokalle esiteltiin Eemeli ja Peppi Pitkätossu, luettiin satu ja yritettiin kaikin voimin keksiä ohjelmaa 5-10 minuutiksi.

Tämän amanuenssin pitämän esitelmän jälkeen koulun muut luokat saivat tulla lainaamaan kirjastoautoon. Auto seiso koulun pihalla vajaan tunnin. Mutta ohjelmaa oli yhä vaikeampi keksiä. Rajoituksia asettivat myös olosuhteet, autossa vallitseva ahtaus, moottorin humina, kortiston puuttuminen jne. Lasten piti seisoa koko esitelmän ajan, he väsyivät eikä kurikaan ollut aina moitteeton, vaikka opettaja oli mukana autossa. Amanuenssin ääni hukkuu yleiseen jutteluun. Ideat olivat siis lopussa ja hyvät neuvot tarpeen, jos mieli jatkaa tätä uudenlaista toimintaa. Hyvä neuvo saatiin Vehmaisten koulun ensimmäisen luokan opettajalta. Hän ehdotti, että amanuenssi kävisi joka tiistai ensimmäisessä luokassa esittelemässä jonkin uutuuden tai vastaavan itse valitsemansa kirjan. Ajatus toteutettiin ja se on osoittautunut hyväksi. Kakkosauto ajaa edelleen tiistai- ja keskiviikkoihin Koiviston, Järvensivun ja Vehmaisten kouluille, mutta nyt amanuenssi jättää lainauksen kuljettajan ja toimistovirkailijan huoleksi ja menee itse luokkaan lasten luo. Muut luokat voivat sillä välin lainata kirjastoautosta kaikessa rauhassa.

Ajatus osoittautui hyväksi myös sen vuoksi, että samalla päästiin kerralla vanhoista

ongelmista. Nyt lapset ovat omassa ympäristössään, luokkassaan, jossa he ovat tottuneet istumaan hiljaa ja kuuntelemaan. Nyt ahtaus ei häiritse, eikä moottori pauhaa korvan juuressa, ääni kuuluu ja kuri pysyy. Opettaja on läsnä koko ajan. Lapset ovat olleet innostuneita ja me myös. Kukin ampuu pääsee esiintymään joka neljäs viikko ja voi valita esittelykirjan oman makunsa mukaan. Tähän mennessä on esitelty esim. ensimmäisellä luokalla Taurialan kirja Leena menee kouluun, Sammon ryöstö, Startti-sarjaa, puhuttu Jussi Jänösen lääkärissä käynnistä ja kerrattu kymmenluvut Pikku Toukka Paksulaisen kanssa. Ylemmillä luokilla on esitelty Tietohyrrä-sarjaa, Mitä hän tekee, juteltu lintukirjoista yms.” (Salonen)

Kaikkea tuollaista kokeiltiin ja oltiin niistä innostuneita, mutta ei pitkään. Aika pian nuo bokprat-tyyppiset käynnit lopetettiin. Todettiin, että ensimmäisiä luokkia lukuun ottamatta muiden luokkien kirjastonkäytönopetus oli parasta suorittaa kiinteässä kirjastossa juuri ahtauden ja kortiston puuttumisen takia. Noihin Salosen kertomiin kokeiluihin ei kirjastoautoissa ole enää palattu. Onko sen jälkeen palattu takaisin tuohon passiiviseen yhteistyöhön? En sanoisi näin vaan olosuhteista johtuen johonkin aktiivisen ja passiivisen välimaastoon.

Kirjastoautot ovat todella antaneet kouluille mahdollisuuden käyttää auton palveluja ennen kaikkea lukutaidon opettamisen kehittämisessä. On ollut täysin koulun asia, miten hyvin he ovat halunneet tätä mahdollisuutta käyttää. Erot eri koulujen välillä ovat olleet tässä suhteessa suuria. Aloitimme mieltä 1990-luvulla, miten mitata tasapuolisesti sitä, miten

Osastonjohtaja Antero Kyöstiö koulukierrolla vuonna 1988.



eri koulut käyttävät kirjastoautoa. Tämä siksikin, että jotkut koulut valittivat, että he saivat lyhyemmän ajan kuin joku oppilasmäärältään pienempi koulu. Keksimme laskea lainat/oppilas siten, että jaoimme kunkin koulun kohdalla lukuvuoden lainat koulun oppilasmäärällä. Erot eri koulujen kesken ovat olleet todella suuria, jopa kuusinkertaisia. Kun aloimme tehdä laskelmia, oli vielä Teiskossa Terälähdän ja Velaatan koulut, joilla luku lainat/oppilas oli muita kouluja selvästi suurempi. Tosin koulujen parina viimeisenä vuotena lukuinnostus niilläkin alkoi hiipua. Toki samankin koulun kohdalla esiintyy vuosittaisia vaihteluja johtuen oppilaiden kiinnostuksesta. On enemmän lukevia luokkia ja vähemmän lukevia luokkia. Koulun rehtori ja opettajat vaikuttavat hyvin paljon siihen, miten kukin koulu käyttää kirjastoautoa. Jos opettajat käyvät aktiivisesti luokkansa mukana autossa, se näkyy selvästi lainauksen kasvussa. Tästä on ollut hyvänä esimerkkinä Lielähdän koulu, jossa opettajat käyvät aktiivisesti kirjastoautossa - tosin vain naisopettajat, jostain syystä koulun miesopettajat ovat harvinaisen näky. Vaikka kirjastoauton koulukäynnit ovatkin oppilaita varten, voivat toki myös luokkiensa mukana käyvät opettajat lainata ja tehdä varauksia autosta itselleen. Eräät opettajat näin tekevätkin. Ja toki on myönnettävä, että koulut ovat olleet lainauksen kannalta tärkeitä kirjastoautoille. 1970-luvulla, noina suurten lainausten vuosina, koulujen osuus koko kirjastoauton lainauksesta oli n. 10 % mutta osuus alkoi kasvaa ja on ollut viime vuosina noin puolet, 41,6 % vuonna 2005.

Kirjastoautojen tarkoituksena on ollut käydä kouluilla oppituntien aikana, ei välitunneilla. Välitunnit käytetään siirtymiseen koululta toiselle. Tosin tästä periaatteesta on tehty joskus poikkeuksia. Auto ei jo pelkästään liikenneturvallisuuden takia liiku mielellään välitunnin aikana koulujen pihoilla. Lapset voivat olla arvaamattomia. Tämän ajatuksen läpivieminen koulujen opettajien keskuuteen ei ollut helppoa. Koko ajatus kirjaston tulosta koulun pihaan oli monille opettajille vieras. Vastustusta riitti aivan tarpeeksi. Teiskon palveluiden alkuaikoina eräs pian eläkkeelle jäänyt opettaja sanoi, ettei ennätä saavuttaa vaadittuja oppimistuloksia jos päästää lapset kerran viikossa viisi minuuttia ennen koulutunnin päättymistä autolle.

Tilanne meni 1970-luvun alkupuolella niin hankalaksi, että kirjastoauto-osasto pyysi apua kaupungin kouluvirastolta. Sieltä lähti kouluille seuraavansisältöinen kirje kouluille 1.11.1974. ”Kirjastoauton kouluille tarjoamien palvelusten tehokkaan hyväksikäytön kannalta lienee tarkoituksenmukaisinta, että kirjastoauton käynti koululle sovitetaan niin, että oppilaat voivat tunnin lopussa n. 10 –15 minuutin sekä seuraavan välitunnin ajan tai vaihtoehtoisesti tunnin alussa n. 10 –15 minuutin sekä edeltävän välitunnin ajan asioida kirjastoautossa. Edellä mainitun lisäksi voidaan edelleen jatkaa toimintaa nykyisessä muodossa niissä kouluissa, joissa se tuntuu molemmin puolin sujuvan kitkattomasti.”

Edellä mainitsemani seikat huomioitaneen kyseisillä kouluilla, jotta kirjastoauton aikataulu voidaan laatia siten, että auton siirtymisessä koululta toiselle ei pääse tapahtumaan myöhästymistä. Opettajien tulisi myöskin huolehtia siitä, että auton saavuttua koululle lainaustoimintaan varattu aika käytettäisiin hyödyksi niin, että ei tapahtuisi ’tyhjäkäyntiä.’” (Suni) Tuo kirje auttoi. Koulut kokivat, että he näin saivat virallisen luvan käyttää koulutuntia kirjastoautolla käymiseen.

Mainitsin tuossa edellä, että kirjastoauton käyttö on vaihdellut paljonkin eri koulujen välillä. Jollakin koululla käynti on lopetettu kokonaan siksi, että koulu on käyttänyt kirjastoautoa kovin vähän. Järvensivun koululla käynti lopetettiin, koska rehtori myönsi

suoraan tämän kirjoittajalle, että he eivät näe mitään hyötyä kirjastoauton käynnistä. Kun rehtori vaihtui, uusi rehtori pyysi kirjastoautoa aloittamaan käynnit uudelleen. Kun Pispalan kirjasto lopetettiin vuonna 1992, aloitettiin käynnit Pispalan koululla. Koulun kiinnostus oli vähäistä, eikä sitä lisännyt rehtorin vaihdos, joten käynnit lopetettiin. Kirjastoauto tarjosi käyntiä Kissanmaan koululle joskus 1970-luvulla, mutta siellä ei oltu kiinnostuneita asiasta eikä auto tarjoustaan usunut. Lamminpään koululle tarjottiin myös joskus aikoinaan kirjastoauton käyntiä, mutta koululta saatiin torjuva vastaus. Myöhemmin koulun vanhempiainneuvosto kuitenkin kiinnostui asiasta, pyysi kirjastoautokäyntiä ja suhtauduimme pyyntöön positiivisesti. Ensimmäinen pyyntö vammaiskoulun taholta tuli joskus 1990-luvun alussa. Koulu sijaitsi silloin Messukylän koulun tiloissa. Muistan, kuinka koulujen osalta aikataulumme oli tiukka silloin, mutta katsoimme, että tällaisen koulun pyynnöstä emme voi kieltäytyä. Myöhemmin näitä kouluja on tullut kolme lisää.

Autojen ajamisen kannalta koulut eivät ole olleet helpoimpia paikkoja. Etenkin vanhojen koulujen portit ovat ahtaita isolle autolle ja kun portinpylväät on tehty paksusta kivistä niin... Kirjastoautonkuljettajana parinkymmenen vuoden ajan toiminut Eino Kalliomäki totesi kerran Harjun koulun portista, että mahtuuhan siitä hyvin ajamaan, sillä auton molemmilla puolilla on tilaa Helsingin Sanomien sunnuntaipainokselle.

Vuosikymmenten aikana tämän kirjoittaja oli yhteydessä monien opettajapersoonallisuuksien kanssa. Tässä mainitsen vain muutaman. Harjun koulun rehtorina aikoinaan pitkään toiminut Pirkko Seppälä oli hyvin kirjastoautomyönteinen ja hänen ansiostaan hänen koulustaan tuli aikoinaan meille mallikoulu. Lielahden monet opettajat ovat jääneet mieleen. Ehkäpä maaseudulla opettajat ovat suurempia persoonallisuuksia kuin täällä kaupungissa. Muistelen jo pitkän aikaa sitten lopetetun Ukaan koulun Heinämäen opettajapariskuntaa, muistelen Velaatan koulun hirvenmetsästäjä-johtajaopettajaa Erik Kalajaa ja hänen seuraajaansa luonnosta monipuolisesti kiinnostunutta Hannu Havasta, muistelen Terälahden koulun pitkäaikaista johtajaopettajaa Tuula Rekolaa, joka toimi aikoinaan myös muutaman vuoden Teiskon kunnankirjastonhoitajana ja muistelen persoonallista Padustaipaleen koulun Jorma Jokelaa.

Kirjastoautoväen sydäntä lähellä ovat lapset. Koulukäynnit vakiintuivat nopeasti olennaiseksi osaksi kirjastoauto toimintaa. 1980-luvun jälkipuoliskolla uusi pääkirjasto Metso sai suuren suosion, joka alkoi näkyä niin lähikirjastojen kuin kirjastoautonkin toiminnassa asiakkaiden vähenemisenä. Auton henkilökunnan keskuudessa ja Kemistä saatujen hyvien kokemusten perusteella syntyi ajatus aloittaa yhteistyö **päiväkotien** kanssa. Aikatauluissa oli väljyyttä sen verran, että 20 minuutin pysähdysaika iltapäivällä löytyi. Päiväkodeilla on omat pienet kirjahankintamäärärahat, mutta ne pitävät lapsille lukemista tärkeänä osana toimintaansa. Auto-osaston henkilökunta katseli Tampereen päiväkotien luetteloa ja haki sellaisia päiväkoteja, joilla ei ole kiinteää kirjastoa lähellä. Periaate oli sama kuin koulujen kohdalla. Eräisiin päiväkoteihin otettiin yhteyttä ja vastaanotto oli positiivinen. Niinpä toiminta alkoi 12 päiväkodin kanssa syksyllä 1988. Ensin käytiin kullakin päiväkodilla kolmen viikon välein, mutta sitten todettiin neljän viikon väli sopivaksi. Samalla voitiin lisätä päiväkotien määrää. Nykyään kirjastoautot käyvät 21 päiväkodilla.

Yhteistyötä tehdään myös sellaisten päiväkotien kanssa, joiden luokse kirjastoauto ei liikenteellistä syistä mahdu pysähtymään edes 20 minuutiksi. Näille päiväkodeille viedään kirjalaatikko sovituin välein, joka vaihtelee kuukaudesta kahteen. Näitä päiväkoteja on tällä hetkellä 13.

Koulujen tapaan periaate on se, että kirjastoauto tarjoaa palvelun ja päiväkodin oma asia on, haluaako se käyttää tätä mahdollisuutta. Kirjastoautoväki on alusta asti toivonut, että päiväkodilta tultaisiin yhdessä lasten kanssa valitsemaan kirjoja ja näin lapset tottuisivat jo pienestä pitäen kirjaston käyttöön. Otan jälleen vertailukohdaksi koulut. Kirjastoauton käyttö vaihtelee paljon eri päiväkotien välillä. Toiset käyttävät autoa paljonkin, toiset taas lainaavat vain muutaman kirjan kerralla. Toisista tullaan kirjastoautoon lasten kanssa, toisista taas ei. Joka tapauksessa päiväkodit toivat hyvän lisän kirjastoautojen käyttäjäkuntaan ja ovat monipuolistaneet kirjastoauton toimintaa. Kirjastoauton lainauksesta päiväkotien osuus on ollut viime vuosien aikana viiden, kuuden prosentin luokkaa, ei siis ihan mitään pientä. Vuonna 2005 osuus oli 7,1 %.

Tämä luku on käsitellyt kirjastoauton toimintaa lasten kanssa. Tähän voisin vielä lisätä, että myös eräät perhepäivähoitajat ovat viimeisten kymmenen vuoden aikana huomanneet kirjaston tarjoamat mahdollisuudet. Luonnollisesti kirjastoauto on ottanut heidät positiivisesti vastaan, kuten myös kaikki lapsilainajat ja vanhemmat pienten lastensa kanssa.

Lapsia käsittelevän luvun loppuun sopii hyvin se, mitä auton ensimmäisenä osastonhoitaja Sirkka-Liisa Janakka kirjoitti jo vuonna 1970, sillä tuon tekstin ajatukset sopivat hyvin myös tämän päivän kirjastoautotoimintaan lasten parissa: ”Mukavaa, että muistatte meitä ja käytte usein kirjastoautossa. Vaikka parhaat kirjat ovatkin melkein aina lainassa eikä eläinkirjoja ja urheilukirjoja ja taikurikirjoja millään riitä jokaiselle yhtä aikaa eikä postimerkkikirjoja ole oikeastaan ensinkään ja vaikka viisikoista ja tinteistä ja jaska jokusista ja tiinoista ja lauroista pitää melkein taistella. Vaikka joskus syntyy kiistaa kirjastoväen kanssa siitä mikä kirja ei ehkä sovikaan alle 14-vuotiaille, vaikka ette aina muistakaan tuoda kirjoja ajoissa takaisin ja vaikka joskus vähän meluatte yli autoväen kestokyvyn. Vaikka kirjastoauto ei aina olekaan paikalla silloin, kun sen aikataulun mukaan pitäisi olla ja vaikka ne aikataulut joskus muuttuvat ihan melkein tietämättänne, vaikka pikkusiskot ja pikkuveljet repivät lainakirjojen taskut ja koiranpennut pureskelevat kirjankulmat. Kiva, että odotatte tuloamme pysäkillä ja kiva että sentään löydätte lukemista vaikka teitä onkin paljon. Kiva että vilkutatte meille kun ajamme ohitsenne jossakin. Kiva että olette uskollisia asiakkaita. Kiva että kysytte neuvoa jos ette itse löydä etsimäänne. Kiva jos olette tyytyväisiä, kiva jos tuotte kirjat takaisin aikanansa. Kiva jos tulette uudelleen.” (Janakka 1970a)

XIII Muut erityisryhmät

Kirjastoautotoiminnan suurin etu kiinteisiin kirjastoihin verrattuna on sen liikkuvuus. Kiinteää kirjastoa ei kannata perustaa, ellei ympärillä ole riittävästi asutusta. Tällöin tietyt väestöryhmät jäävät helposti ilman kirjastopalveluja, kun kirjasto on heille liian kaukana. Edellisessä luvussa kerroin kouluista ja päiväkodeista. Tässä luvussa kerron eräistä muista väestöryhmistä jotka on voitu tavoittaa parhaiten juuri kirjastoauton avulla ja aloitan ikähaitarin toisesta päästä.

Kirjastoautojen yksi tärkeistä kohderyhmistä ovat olleet vanhukset. Aikoinaan kirjastonjohtaja Elna Elonheimo ei hyväksynyt sanaa vanhus, vaan piti sitä näitä ihmisiä halveksivana ilmaisuna. Hän ehdotti tilalle ilmaisuja varttuneessa iässä olevat tai ikäihmiset. Itse käytän kuitenkin tässä vanhus sanaa.

Kirjastoautoilla ja laitoskirjastoilla on ollut selvä työnjako näiden ihmisten palvelussa. Laitoskirjasto on hoitanut laitoksissa asuvien ihmisten kirjastopalvelut ja kirjastoauto taas enemmän itse liikkumaan pystyvien eli lähinnä **vanhustentaloissa** asuvien. Toki noilla pysäkeillä ovat autoa voineet käyttää muutkin lähistöllä asuvat. Näille pysäkeille on ollut tyypillistä, että niillä on käyty iltapäivisin, koska käyttäjille on sopinut hyvin tällainen aika. Itse asiassa alun perin ajateltiin, että kirjastoauto toimittaisi vanhustentaloille määrätyn välein siirtokirjakokoelman. Talojen asukkaat toivoivat kuitenkin, että he pääsisivät käymään itse autossa valitsemassa kirjoja. Samalla kirjastoautolla käynnistä tuli heille tärkeä sosiaalinen tapahtuma. He tapaavat toisiaan, vaihtavat mielipiteitä kirjoista ja lainaavat toisten palauttamia kirjoja. Vanhustentalojen asukkaat haluavat myös keskustella auton henkilökunnan kanssa, pyytää heiltä neuvoja. Asiakkaat tulivat henkilökunnalle tutuiksi ja samalla kunkin kirjallinen maku. Tuttu toteamus ja pyyntö olikin ja on yhä, että ”Hakekaa minulle kirjoja, sillä kyllähän te tiedätte...”

Jo kirjastoauton ensimmäisessä aikataulussa oli yksi vanhustentalopysäkki eli Karukantie. Seuraavana vuonna tulivat aikatauluun Nekalan ja Uudenkylän vanhustentalot. Näistä kolmesta Nekalassa käydään yhä. Autojen määrän lisääntymisen myötä voitiin perustaa lisää pysäkkejä vanhustentaloille. Pysäkkejä lisättiin myös vanhustentalojen rakentamisen myötä. Kun tieto rakentamisesta tuli, autoväki otti yhteyttä Kotilinnasäätiöön, joka pääasiassa niitä on rakentanut. Näin kirjastoauton käynnit voitiin ottaa huomioon pihamaata tehtäessä. Kirjastoautohan ei kilpaile lähikirjastojen kanssa, eikä käy niiden vaikutussäteiden sisäpuolella. Poikkeuksena ovat juuri nämä vanhusten asuttamat talot, ja tämän ovat lähikirjastolaiset ymmärtäneet hyvin. Ensimmäinen poikkeus tehtiin jo vuonna 1969, jolloin perustettiin pysäkki Raholan vanhustentalojen luo, vain vajaan parin sadan metrin päähän silloisesta Raholan kirjastosta. Raholan kirjasto sijaitsi kuitenkin jyrkän mäen päällä koulun toisessa kerroksessa. Pysäkin perustaminen tapahtui hyvässä sovussa Raholan kirjaston hoitajan Kalervo Koivun kanssa. Raholan kirjaston lopettamisen jälkeen pysäkki on palvellut iltopysäkkinä virallisestikin kaikkia raholalaisia. Joitakin vanhustentalopysäkkejä on lopetettu kävijäin puutteen takia tai liikenteellisesti hankalan sijainnin takia. Auto kävi aikoinaan Teiskon vanhainkodissa Poldsossa. Alue tunnetaan nykyään Maisansalona ja samassa rakennuksessa on toiminut jo pitkään ravintola. Muutaman vuoden ajan auto kävi

Mummukopassa, jolla nimellä ruotsinkielinen vanhainkoti De Gamlas Hem Eteläpuistossa tunnettiin. Tuo vanhainkoti toimii nykyään Rongankadulla ja sen entisissä tiloissa on nykyään Pirkanmaan musiikkiopisto.

Kirjastoautolla on ollut ja on yhä myös sellaisia iltapäiväpysäkkejä joiden luona ei ole vanhustentaloa, mutta lähellä asuu vanhoja ihmisiä, joiden on hankala päästä lähimpään kirjastoon. Tällainen pysäkki on ollut jo pitkään Armonkallio, ja uuden pääkirjaston tulo pidensi matkaa entisestään. Toinen tällainen pysäkki on Punakylä. Muistan kuinka käyttäjät toivoivat pysäkin ylläpitämistä Metson tulosta huolimatta, sillä he kokivat matkan Metsoon liian pitkäksi. Punakylän pysäkin luo Tampereen kaupunkilähetys rakensi Peurankallion palvelukeskuksen ja vanhustentalot.

Jo usean vuoden ajan **kotipalvelutoiminnasta** on vastannut kirjaston koti- ja laitospalvelut, mutta myös kirjastoautot ovat hoitaneet kotipalvelua jo pitkään. Toiminta alkoi jo pian Raholan pysäkin perustamisen jälkeen vuoden 1970 alussa, kun Raholan kirjaston hoitaja pyysi autoa ottamaan hoitaakseen hänen kolme vanhustentaloissa asunutta kotipalveluasiakastaan. Tätä palvelua laajennettiin hiljalleen kysynnän mukaan periaatteella, että kirjastoauto palvelee asiakkaitaan mahdollisimman pitkään. Kirjoitin vuonna 1972: ”Tähänastisten kokemusten perusteella sanoisin, että tekisimme aikamoisen karhunpalveluksen kirjastoauton PR:lle, mikäli lakkaisimme käymästä näiden vanhusten luona, sillä heistä olemme saaneet sanoisinpä meidän kiitollisimmat asiakkaamme.” Kirjastoautossa tuolloin työskennellyt kirjastohoitaja Kirsti Vuorinen kertoi samoin vuonna 1972: ”Kokemuksen mukaan vaikuttaa siltä, että henkilökohtaisen kontaktin tarve on suuri keskustelun ja kuuntelun muodossa kirjapalvelun ohella. Liittämällä nämä toimintamuodot yhteen voitaisiin tehostaa palvelua talojen huonokuntoisia asukkaita ajatellen. Lukeminen lienee ikääntyneiden ihmisten yleisin harrastus. Toisaalta ovat henkilökohtaiset kontaktit riittämättömät ystäväpiirien ja omaisten harventuessa ja terveyden huonontuessa. On vaikea irrottautua nopeasti tällaisen lainaajan luota, joka haluaisi jatkaa keskustelua vielä senkin jälkeen, kun on ihailtu näköalat, katseltu huonekasvit, puhuttu esilläolevista kirjoista. Kuuntelijaa tarvittaisiin. Onkohan varsinaista vanhuksen luokse menevää palvelua muuta kuin kotiaavustajatoimintaa?” (Kyöstiö & Vuorinen)

Jo tuolloin alkuvuosina autoväki koki yhtenä kotipalvelua haittaavana tekijänä ajan puutteen pysäkillä. Kirjat kävi viemässä kirjastonhoitaja ja muun keskustelun ohella hän otti vastaan asiakkaan kirjatoiveet sekä sopi seuraavasta käynnistä. Asiakkailta ei tuolloin vielä ollut useinkaan puhelinta. Kirjastonhoitaja koki huonoa omaatuntoa, kun joutui jättämään kuljettajan pysäkillä yksin hoitamaan sekä lainauksen että neuvonnan. Vähitellen kirjojen vaihdon alkoi pääsääntöisesti hoitaa kuljettaja ja kirjastonhoitaja piti yhteyttä nimikkoasiakkaisiinsa puhelimitse. Kotipalvelua ei tehty pelkästään vanhustentaloilla vaan tarvittaessa myös tavalliselta pysäkillä käsin, kuten aikoinaan esim. Peltolammilla. Kirjastoauton kotipalvelutoiminta jatkuu yhä ja tällä hetkellä kotipalveluasiakkaita on kolme.

Kirjastoautolla on ollut vuosikymmenten aikana tilanteen mukaan myös muita erityisryhmiä palveltavanaan. Nämä pysäkit ovat olleet pääsääntöisesti lyhytkestoisia. Kun Tampere-Orivesi valtatie rakennettiin, oli tienrakentajille järjestetty parakkimajoitus lähelle tien ylittävää Aitolahdentien siltaa. Kerran eräs autolainen oli kuullut, kun radiossa oli haastateltu näissä parakeissa asuvia, joku heistä oli lausunut toivomuksen, että olisi mukava

saada muutakin luettavaa kuin lehtiä. Auto reagoi tähän nopeasti ja perusti sinne pysäkin. Auto sai kiitollisia asiakkaita, jotka eivät lainanneet pelkästään dekkareita, seikkailu- tai sotakirjoja, kuten etukäteen arvelimme, vaan myös muuta kaunokirjallisuutta sekä paljon tietokirjallisuutta. Kriminaalihuollon vastaanottoleirillä käytiin joskus. (Kyöstiö 1986) Tällä vuosikymmenellä käytiin jonkin aikaa Kriminaalihuollon vastaanottotalolla. Teiskossa palveltiin pitkään kesäasukkaita perustamalla kesäpysäkki tai tihentämällä käyntikertoja. Nekalassa käytiin Iidesjärven rannalle nousseilla työvoimatoimiston vastaanottoasunnoilla. Jo pidempään kirjastoauto on käynyt kesäisin Niihaman siirtolapuutarhalla. Parina kolmena vuotena yritettiin samaa myös Raholan siirtolapuutarhalla, mutta kävijöitä oli hyvin vähän. Kirjastoauto toimitti muutaman vuoden ajan Tampereen poliisivankilaan huonokuntoisia kirjoja. Siirtokokoelmia on toimitettu Aitoniemessä sijaitsevaan Diabetesliiton kurssikeskukseen sekä Kurussa sijaitsevaan Tampereen kaupungin Palhoniemen alkoholihuoltolaan. Kirjastoauto on erityisryhmiä palvellessaan vuosikymmenten aikana käyttänyt tilanteiden ja tarpeiden mukaan hyödykseen liikkuvuuttaan.



Muumipeikko koulukierrolla syyskuussa 2006.
Kuvassa ollaan Vehmaisten koululla.
Kuva: Marjut Pohjalainen

XIV Aineisto

”Kirjastoauto on kevyen kirjallisuuden lainaamo”

”Kirjastoauto kerää paljon helppoja lainoja lainaamalla paljon sarjakuvakirjoja”

Nuo yllä olevat ajatukset on tämän kirjoittaja vuosien varrella kuullut myös Tampereen kaupunginkirjastossa muiden kuin kirjastoautoissa työskentelevien kirjastonhoitajien arviointeina kirjastoauton kirjakokoelmista.

Kirjastoauto hyllyt tyhjinä ei houkuttele asiakkaita, mitä nyt joku voi uteliaisuuttaan poiketa katsomaan etenkin, jos on kyse vastavalmistuneesta autosta. Autossa on oltava hyllyissä aineistoa ja nimenomaan sellaista aineistoa, joka kiinnostaa asiakkaita. Suomen kirjastoseuran kirjastoautotoimikunta yritti tehdä vuonna 1983 normia siitä, missä suhteessa mitäkin aineistoa kirjastoautossa pitäisi olla. Sen mukaan kokoelmassa pitäisi olla 30 % tietokirjallisuutta (pikahakukokoelma eli käsikirjasto vähintään 1 m), 30 % aikuisten kertomakirjallisuutta, 30 % lasten ja nuorten kertomakirjallisuutta ja 10 % paikkakunnan tarpeiden mukaan. Aktiivisen kirjavaraston suuruus pitäisi olla 3 x autoon kerralla mahtuva määrä. Aineiston valintaperusteet niin kirjallisuuden kuin AV-aineiston ja lehtien osalta samat kuin pääkirjastossa. (Kirjastonhoidolliset...) Tuo oli siis pelkkä suositus, eikä sitä myöhemmin katsottu aiheelliseksi uusiksi. Jokainen toimi paikkakunnan omien tarpeiden mukaan.

Kun Tampereelle oltiin hankkimassa ensimmäistä kirjastoautoa, auton aineistoasia tuli ensimmäisen kerran esiin kirjastolautakunnan kokouksessa 27.5.1964. Kirjastonjohtaja Mäkelä esitti: ”Pääkirjastoon on perustettava kirjastoauton kirjavarasto, jonka suuruus heti alussa täytyisi olla vähintään 3000 nidettä. Tätä nidemäärää ei nim. voida irroittaa sen paremmin pääkirjaston kuin sivukirjastojen kirjavarastoista. Kirjastoauton kirjavarastohan on aina pidettävä ajankohtaisena ja muu kysytty kirjallisuus hankittava tilauksesta sekä pääkirjaston että sivukirjastojen kirjavarastoista.” (Lautakunnan kokouksen ptk 188 §) Nidemäärän osalta hämmästyttää Mäkelän pieni arvio kirjastoauton kirjakokoelman suuruudesta. En tiedä mihin se perustui. Sen sijaan hänen ajatuksensa kirjastoauton kokoelman ajankohtaisuuden tärkeydestä pitää yhä tänä päivänä paikkansa. Autoonhan ei mahdu läheskään niin paljon aineistoa mukaan kuin kiinteissä kirjastoissa on. Autossa mukana olevan kokoelman täytyy olla sellaista, joka todella kiinnostaa asiakkaita. Harvoin kysytyn aineiston pitäisi olla pääsääntöisesti varastolla.

Puoli vuotta edellisestä Mäkelä oli tullut toisiin ajatuksiin auton kokoelman suuruudesta. Hän esitti kirjastolautakunnan kokouksessa 19.12.1964: ”Kirjastoautotoiminta edellyttää oman kirjavaraston, jonka Turun kaupunginkirjaston kokemusten mukaisesti pitäisi heti alussa olla vähintään 10 000 niteen suuruinen autoa kohti. Tästä varastosta on jatkuvasti lainassa 6 800 nidettä, autossa (isommassa) 3 000 nidettä ja valinnan varaa täytyy olla pääkirjaston autokirjastovarastossa. Tampereella tämä kirjavarasto on ajateltu koota siten, että puolet eli 5 000 nidettä kerätään pääkirjaston ja sivukirjastojen varastoista. Tämä kirjallisuus on vanhempaa ja vähemmän kysyttyä. Sen sijaan uudempi kirjallisuus, jota mikään

sivukirjasto tai osasto ei omistansa voisi antaa, on ostettava.” (Lautakunnan kokouksen ptk 380 §) Nyt Mäkelän arvio oli jo paljon realistisempi, mutta yhä hieman liian pieni.

Kun kirjastoauto sitten aloitti toimintansa 1966, sen kirjavarasto oli todella n. 10 000 nidettä, josta aikuisten kirjoja oli 6 800 ja lasten ja nuorten kirjoja 3 200. Kokoelmaa oli alettu kartuttaa jo pari vuotta aikaisemmin. (Kyöstiö 1966a). Kokoelma kasvoi nopeasti ja jo seuraavan vuoden eli vuoden 1967 lopussa sen suuruus oli 15 419 nidettä mutta seuraavana vuonna kasvu hidastui ja kokoelman suuruus oli 17 821 (Tampereen kaupungin-kirjaston toimintakertomus 1967, 1968).

Toisen kirjastoauton hankinta lisäsi tarvetta hankkia entistä enemmän kirjoja. Kirjastonjohtaja totesi kirjastolautakunnassa 21.4.1969: ”Kaupunginkirjaston nykyisen kirjastoauton kirjavarasto on tällä hetkellä 17 500 nidettä. Kun kaupunginkirjasto saa toisen kirjastoauton, lopetetaan Aitolahden ja Vehmaisten sivukirjastot, joista saadaan kirjastoauton kirjavarastoon n. 6 000 nidettä. Tämä merkitsee silloin noin 24 000 niteen kirjavarastoa. Ensimmäisen kuukauden jälkeen siitä, kun toinen kirjastoauto on aloittanut toimintansa, kirjastoauton kirjavarastosta on lainassa kaupungilla n. 16 000 nidettä (laskettu nykyisen 10 000 niteen kuukausilainan mukaan autoa kohti), kirjastoautoissa yhteensä 7 000 nidettä ja varastossa n. 3000 nidettä, jotka taatusti ovat vanhaa ’ei-kuranttia’ kirjallisuutta. Tästä syystä toista kirjastoautoa varten olisi hankittava uutta käypää kirjallisuutta 4 000 nidettä. – Kirjasto maailmassa pidetään jokaisen kirjastoauton kirjavaraston lähtökohtana kaupungeissa 15 000 niteen varastoa, mikä ylläesitetyn mukaan meillä jäisi 10 000 niteen varastoksi. (6 000 nid. vanhaa kirjallisuutta sivukirjastoista ja 4 000 nid. uutta kirjallisuutta). Tämän nidemäärän hankkimiseen kaupunginkirjastolla ei kuitenkaan ole nykyisten kirjamäärärahojen puitteissa mitään mahdollisuuksia.” (Lautakunnan kokouksen ptk 67 §).

Kirjastonjohtajan yllä oleva huoli auton kirjavaraston riittämättömyydestä oli todella aiheellinen. Vuoden 1969 lopussa autolla oli kirjoja 25 279. (Tampereen kaupunginkirjaston vuosikertomus 1969) Kun kirjastoauton kirjakokoelma perustettiin, pääkirjasto ja sivukirjastot todella ilomielin tyhjensivät sinne vanhaa aineistoa, jota ei enää kysytty. Autossa ihmiset aluksi lainasivat niitäkin, kun valinnanvaraa ei ollut paljoa kovan kysynnän takia. Vähitellen tuo vanha aineisto jäi seisomaan auton varastoon ja sitä alettiin jo 1960-luvun lopulta lähtien poistaa sitä mukaan kuin ehdittiin, autoihin sitä ei enää kannattanut viedä.

Kirjastoauton käyttäjistä jo heti alusta lähtien oli lapsia yli puolet eli n. 55 % ja lasten lainauksen osuus koko auton lainauksesta oli n. 60 %. Kuitenkin auton kokoelmasta oli 2/3 aikuisten kirjallisuutta. Tämä näkyi autossa sanoisin kroonisena lasten kirjallisuuden pulana. Kuvakirjoja jouduttiin lainaamaan autoon sekä pääkirjaston lasten ja nuorten osastolta sekä sivukirjastoista vielä koko 1970-luvun ajan. Kuvakirjoihin heti alkuun kohdistuneesta suuresta kysynnästä kertoo pieni tilasto vuosilta 1966-1968. Koko lainauksesta v. 1966 kuvakirjojen osuus oli 22,6 % ja nuorten lainoista 35,2 %, v. 1967 koko lainauksesta 24,6 % ja nuorten lainoista 40,3 % sekä v. 1968 koko lainauksesta 19,8 % ja nuorten lainoista 37,2 %. (Janakka 1969c) Nuorten kaunokirjallisuuden puolella ongelmana oli myös nimikkeiden vähyys. Täydennysten tekeminen oli kirjastossa noina aikoina hyvinkin byrokraattista. Tampereen kaupunginkirjasto hankki kirjallisuuden pitkään Tampereen kirja-kaupasta, mutta kilpailutuksen tuloksen 1970-luvun alkupuolella kirjakaupaksi vaihtui vuodeksi pariksi Tyrvään kirjakauppa Vammalasta. Muistan kuinka sain apulaiskirjaston-

johtaja Aino Paksulalta luvan käydä hankkimasta ko. kirjakaupasta tietyllä summalla kuvakirjoja.

Kirjavaraston suuruus kasvoi edelleen ja kun kirjasto oli saanut kolmannen auton vuoden 1972 alusta oli kirjoja tuon vuoden lopussa jo 40 075. Tuolloin vuosikertomuksissa kerrottiin ensimmäisen kerran myös lehtien määrä kirjastopisteittäin. Lehtiä tuli autoihin 29 nimekettä ja 36 vuosikertaa. Erään kunnan kirjastoautonkuljettaja totesi, että hänen autoonsa tulee lehtiä vain hänen kuolleen ruumiinsa yli. En tiedä, tuliko niitä hänen työssäoloaikanaan. Muistini mukaan ensimmäiseen autoon lehtiä ei tilattu mutta jo toiseen tilattiin. Tampereen auto-osastolla pidettiin itsestään selvänä, että lehtiä tarvitaan lainattavaksi, ei kuitenkaan viihde- ja ajanvietelehtiä vaan eri alojen harrastuslehtiä tietokirjallisuuden täydentäjinä. Lehdissä oli usein uusin tieto tarjolla.

Kirjalainauksen huippuvuotena 1977 kirjoja oli 54 833 ja kasvua oli edelliseen vuoteen verrattuna 7,9 %. Tuo määrä vastasi hyvinkin normeja ajatellen kokoelman suuruutta autoa kohti. Lehtien nimekkeiden määrä oli kasvanut vuodesta 1972 vain kolmella, mutta vuosikertojen 22:lla eli 61,1 %. Kysytyjen lehtien vuosikertojen määrää oli lisätty.

AV-aineistoa kirjastoauto alkoi hankkia vuodesta 1984 lähtien. Keskityttiin lasten musiikkiin ja satukasetteihin. Vuonna 1986 kirjastoauton kirjakokoelman suuruus oli 69 216 nidettä. Tuo määrä oli jo niin suuri, että siitä alettiin voimakkaammin poistaa vähän käytettyä aineistoa ja vuonna 1996 kirjakokoelman suuruus oli 57 471. Äänitteiden suuren kysynnän vuoksi niiden hankintaa lisättiin koko ajan ja kokoelma laajennettiin käsittämään myös nuorisomusiikkia. Äänitekokoelma olikin kasvanut runsaan kymmenen vuoden aikana 2 256:een. Näihin aikoihin alkoivat CD-levyt sivuttaa kasetit, ja vähitellen kasettien hankinnasta luovuttiin kokonaan äänikirjoja lukuun ottamatta. Kirjastoautoissa mietittiin pitkään videoiden hankkimisen tarpeellisuutta. Osastoille tuli vuonna 1990 omat aineistomäärärahat, joiden puitteissa ne ovat toimineet. Videot eivät olleet halpoja ja, jos niitä olisi hankittu, jostain muualta olisi täytynyt supistaa. Tätä ei haluttu. Toisaalta videoiden kysyntä myös autoissa kasvoi koko ajan ja niinpä vuonna 1998 niitä alettiin hankkia autoihin, tosin ainoastaan lasten videoita. Uusimpana AV-aineistona ovat aivan parin viime vuoden aikana tulleet DVD-levyt. Vuoden 2005 lopussa kirjastoautojen kokoelman suuruus oli: kirjat 53.015 – AV-aineisto 4.178 (musiikkiäänitteet 1.980, muut äänitteet 1.384, videot 588, dvd-levyt 226 – lehdet nimekkeitä 61. (Treen kaup. kirjasto toimintakertomus 2005)

Tämän luvun alussa autoja moitittiin kevyen kirjallisuuden lainaamona ja, että se on saanut helppoja lainoja sarjakuvakirjoja lainaamalla. Kuhunkin autoon mahtuu n. 4 000 nidettä ja lehdet sekä AV-aineisto vievät oman tilansa. Siksi autoissa ei voida pitää hyllyissä sellaista aineistoa, jota ei juuri lainata. Auton on siksi otettava kysyntä huomioon muita kirjastoja tarkemmin, autoissa on oltava sellaista aineistoa joka kiertää, jota lainataan. Auton asiakaskunta poikkeaa kiinteitten kirjastojen asiakaskunnasta, lapsia käy paljon mutta työikäisiä on muita vähemmän. Tästä enemmän seuraavassa luvussa. Asiakaskunnan rakenne heijastuu auton kokoelmaan. Mutta näinhän sen pitää ollakin .



Kirjastoautossa on tunnelmaa ja toisinaan ahdastakin. Ilta pysäkeillä auto täyttyy kaikenikäisistä innokkaista lukijoista. Kuva: Marjut Pohjalainen

XV Kirjastoautojen asiakkaat

”Niina nauroi kohteliaasti. Anita tiukkasi, tulisiko hän varmasti illalla. Niina lupasi. Voisi olla mukavaakin. Olisi hauska tavata luokkatovereita.

He tulivat kirjastoautolle, kipusivat portaat. Autossa oli paljon väkeä, eri kokoisia lapsia tuprahteli heidän ohitse, ja joku touhottava pyysi kirjastonhoitajalta kovalla äänellä kaunista rakkausromania.

Niina piti kirjastoautosta. Sen jälkeen kun se oli alkanut kiertää heidän kaupunginosassaan, hän ei ollut kertaakaan käynyt varsinaisessa kirjastossa. Auto oli näppärä, sen hyllyille ilmestyi hämmästyttävän nopeasti uutuuksia, palvelu oli ripeää ja yllätti iloisella auliudellaan.”

Niina oli menossa penkinpainajiinsa poikakaverinsa autolla.

”Kirjastoauto seisoj pysäkillään valaistuna ja houkuttelevana, Niina tunsu vetoa sinne. Joku tuli juuri ulos pino kirjoja kainalossaan, hengitys höyrysi pakkaseen. Onnellinen ihminen, ajatteli Niina, pääsi kotiinsa lukemaan.” (Rauha S. Virtanen, Ruusunen)

Ellei kirjastoautossa kävisi asiakkaita, sitä ei tarvittaisi. Siksi kirjastoauton henkilökunnalle on erittäin tärkeää tuntea asiakkaansa, eri kohderyhmät ja heidän tarpeensa sekä kuunnella herkillä korvalla heidän toiveitaan.

Aloitin tämän luvun parilla otteella Rauha S. Virtasen vuonna 1968 ilmestyneestä nuorten romaanista Ruusunen. Luin kirjan tätä lukua varten, olihan kirjan edellisestä lukemisestani kulunut vuosikymmeniä. Siinä kirjan päähenkilölle, abiturientti Niinalle, kirjastoauto on tärkeä. Valitsin nuo otteet tähän siksi, että uskon kirjailijan kuvailleen Niinan kautta omia kokemuksiaan kirjastoautolla käynneistä. Rauha S. Virtanen asui noihin aikoihin puisessa omakotitalossa Kalkussa ja oli monen vuoden ajan kirjastoauton aktiivinen käyttäjä. Kirjaa lukiessani saatoin hyvin kuvitella kirjailijan sijoittaneen kirjan tapahtumat juuri tuonaikaiseen Kalkkuun ja Niinan käyneen kirjastoauton pysäkillä Kalkussa Pitkänniemenkadun varrella, samalla paikalla missä pysäkki on yhä.

Kirjaston, myös kirjastoautojen, käyttäjien ikäryhmistä on saatavissa tietoa jakaumalla aikuiset ja lapset (= alle 15-vuotiaat) vuoteen 1993 asti, jolloin osasto/kirjastokohtaiset lainauskortit poistuivat lopullisesti atk-lainauksen takia. Tuohonkaan asti luvut eivät ole tarkkoja. Samalla henkilöllä saattoi olla usean osaston tai kirjaston kortti, vaikka samaa korttia saattoi käyttää jokaisessa lainauspisteessä. Jotkut sanoivat suoraan, että he keräilivät kirjastokortteja.

Kirjastoautojen käyttäjistä on tehty kaksi käyttäjäselvitystä, joista toinen tehtiin vuonna 1992 ja toinen kymmenisen vuotta myöhemmin vuonna 2003. Kuten jo edellisessä luvussa kävi ilmi, oli lapsilainaaajien osuus heti alusta lähtien kirjastoautoissa yli puolet kaikista, päinvastoin kuin pääkirjastossa ja useimmissa lähikirjastoissa. Otan tähän esimerkkejä lasten lainaajaosuudesta prosentteina eri vuosilta:

	Autot	Pääkirjasto	Lähikirjastot	Koko kirjasto
1967	55,74	12,60	43,41	27,69
1970	54,14	15,28	41,55	29,06
1975	60,0	12,3	39,0	27,1
1980	57,4	14,8	31,9	25,9
1985	61,9	8,5	32,3	20,4
1992	75,3	6,2	22,8	13,3

(Lähteenä käytetty Tampereen kaupunginkirjaston vuosikertomuksia ao. vuosilta)

Yllä oleva tilasto kertoo, että kirjastoautoissa lasten lainaajien osuus ollut selvästi suurempi kuin muissa kirjastoissa ja myös verrattuna lähikirjastoihin, joissa lasten osuus on laskenut koko jakson ajan. Kirjastoautoissa lasten osuus vakiintui 60 %:n tienoille noin parin vuosikymmenen ajaksi, kunnes se alkoi kasvaa vuodesta 1985 lähtien ja oli esim. vuonna 1989 69,0 %. Syitä kasvuun voi olla useitakin. Koulujen merkitys kirjastoauton lainauksessa alkoi kasvaa. Aikuiset alkoivat käyttää vain yhtä lainauskorttia ja useimmilla se oli pääkirjaston kortti sekä joillain myös jonkun lähikirjaston kortti. Aikuiset käyttivät lapsia useammin myös muita kirjastoja kuin autoa.

Vuoden 1993 jälkeen ei atk-lainaukseen siirtymisen takia ole ollut osastoittain saatavilla ikäryhmittäisiä tietoja, koska kaikissa kirjaston toimipaikoissa alettiin käyttää samaa kirjastokorttia. Myös lasten osuus lainaajista saadaan vain koko kirjaston tasolla. Kävijätilastoja sen sijaan tehdään edelleen myös kirjastoittain.

Asiakkaiden mielipiteitä kirjastoautotoiminnan alkuvuosilta Tampereelta:

”En viitsi käydä sellaisessa kirjastossa, johon täytyy mennä kello ja almanakka kädessä.” (Kiinteää sivukirjastoa suosiva asiakas)

”Kyllä tämä on mainio tämä kirjastoauto, mitähän ne oikein seuraavaksi keksivätkään.” (Auton palveluihin tyytyväinen lainaaja vanhustentaloilla)

”En pidä sellaisesta kirjastosta, johon on jonotettava sisäänpääsyä.” (Auton ahtauteen kyllästynyt rouva)

”Kyllä on mukavaa, että saan tarvitsemani kirjat näin helpolla.” (Aitolahdella asuva kirjallista työtä tekevä) (Kyöstiö 1971)

Vuonna 1992 tekivät Tampereen kauppaoppilaitoksen kirjastoalan jatkolinjan opiskelijat Marjukka Hoppu ja Onerva Laakso ensimmäisen kirjastoauton käyttäjäselvityksen. Seuraavassa kerron sen tuloksista ja omista kommentteistani. He jakoivat 16.-20.11.1992 yhteensä 111 kyselylomaketta eri kirjastoauton pysäkeillä jotka kaikki palautettiin, koska ne täytettiin saman tien.

Vastanneista oli alle 14-vuotiaita 32 % ja ammatiltaan koululaisia 33 %. Tuo luku on kovin alhainen eikä vastannut todellisuutta, vrt. esim. lasten lainaajien lukua edelliseltä vuodelta joka oli 75 %. Syynä tähän poikkeavaan lukuun oli se, että kouluilla oli jo ruuhkien takia hankala jakaa kaavakkeita ja täyttää niitä. Yleensä varsinkaan pienemmät lapset eivät pysty täyttämään tällaisia kaavakkeita. Ikäryhmä 14–30 vuotta oli 14 %, ikäryhmä 31–60 oli 29 % ja yli 60-vuotiaat 25 %. Tässä muiden ryhmien prosentuaalinen osuus oli vastaavasti liian suuri. Muilla kuin koulupysäkeillä lasten vanhemmat täyttivät yleensä kaavakkeen, vaikka lapsille olisin lainattu heidän omalla kortillaan.

Vastaajista ilmoitti olevansa työssä 18 % ja eläkkeellä 29 %. Tämä kertoo koululaisten ohella auton toiminnan painopisteet kohderyhmiä ajatellen. Kaavakkeen täyttäneistä oli tyttöjä/naisia 73 %. Lapsista tytöt olivat poikia innokkaampia lukijoita. Aikuisista naiset kävivät miehiä enemmän autossa. Kyse ei ollut välttämättä siitä, etteivät myös miehet olisi lukeneet vaan myös siitä, että äidit kävivät isiä enemmän autossa lasten kanssa. Vanhemmista ihmisistä naiset kävivät useammin hakemassa luettavaa myös miehelleen. Asiakkaista kävi autossa kerran viikossa 54 % ja kaksi kertaa kuussa 34 %. Totesin, että tämä osoitti sen, että ”autolla on todella aktiivinen ja uskollinen asiakaskunta.”

Entä mitä asiakkaat lainasivat? Heidän lainauksistaan oli 70 % kaunokirjallisuutta mukaan luettuna kuvakirjat, 14 % tietokirjallisuutta ja loput 16 % jakaantui lehtien ja sarjakuvien kesken. Tulos vastasi aika hyvin odotuksia. Kyselyssä ei eroteltu kasetteja joiden osuus liikkui 5 %:n tienoilla.

Vastanneista 40 % kysyi neuvoa henkilökunnalta, joka on mielestäni aika korkea luku ja viittaa siihen tuttuun asiaan, että autossa yleensäkin asiakaspalvelu on hyvin ihmisläheistä, lainaustiski ei ole erottava tekijä.

Kyselyn mukaan 70 % löysi hakemansa tiedon tai aineiston, 22 % osittain, 7 % ei löytänyt, mutta jätti tilauksen. Minusta nuo luvut kertoivat sen, että auton n. 4 000 kirjan yms. kokoelma oli hyvin valittu vastaamaan asiakkaiden tarpeita ja toiveita.

Vastanneista oli 99 % tyytyväisiä käyntiin. Tämä oli todella hyvä luku. Kävijöiltä kysyttiin myös toiveita ja kommentteja. Ne kohdistuivat lähinnä kahteen asiaan. Toivottiin lisää hevos-, kani- ja jännityskirjoja, lisää sarjakuvakirjoja, kasetteja ja videoita. Totesin, että hankittaisiin jos olisi enemmän rahaa. Videoita en luvannut autoon hankittavan ainakaan lähivuosina ja kestitkin vielä kuutisen vuotta ennen kuin niitä alettiin hankkia. Toinen toive oli tuolloin ajankohtainen eli että auton palveluja ei supistettaisi. Tätä toivetta ei pystytty toteuttamaan, vaan kolmas kirjastoauto lopetti toimintansa seuraavan vuoden alussa.

Tuon kyselyn loppukommenteissani totesin: ”Kokonaisuutena tämä käyttäjäselvitys oli hyödyllinen ja tarpeellinen. Sen tulokset eivät sinällään tuoneet meille autolaisille kovin paljon uutta, sillä meillä oli sen tuloksista jo etukäteen eräänlaista sormituntumaa. Oli kuitenkin hyvä, että tämä ”mutu”-tieto tuli asiakkaiden taholta vahvistettua. Selvityksen tulos oli erittäin positiivinen Tampereen kirjastoautotoiminnalle. Autoja tarvitaan jatkossakin ja niillä on selvät kohderyhmänsä. Auton palveluihin asiakkaat ovat erittäin tyytyväisiä... Tulos on myös kiitos ja kannustus meidän autolaisten tekemälle työlle ja valitsemallamme linjalle: asiakasystävällinen ja asiakkaiden tarpeista lähtevä. Tästä meidän on hyvä jatkaa.” (Hoppu & Laakso, Kyöstiö 1993)

Kymmenisen vuotta tuon yllä olevan jälkeen tehtiin seuraava asiakaskysely, nyt kirjaston kaikissa yleisöpalvelupaikoissa. Tuohon edelliseen verrattuna tämä oli tarkempi tietyiltä osin. Seuraavassa vertailen ensin hieman näitä kahta keskenään. Kyselykaavakkeita palautettiin 111 kpl vuonna 1992 ja 120 kpl vuonna 2003 eli kattavuus oli samalla tasolla.

Vastaajat jaettiin ikäryhmittäin suunnilleen samoin perustein. Nuorimpaan ikäryhmään tuli vuonna 1992 32 % ja nyt 31,93 %. Nuorin ikäluokka oli kummassakin samansuuruinen, mutta kahdessa seuraavassa ikäryhmässä kyselyiden erot olivat selvemmät. 14-30-vuotiaita oli 14 % vuonna 1992 ja nyt 9,24 %. 31-60-vuotiaita oli 29 % vuonna 1992 ja nyt 38,66 %. Työikäisten osuus oli siis kasvanut selvästi. Tämä heijastui myös yli 60-vuotiaisiin: kun heidän osuutensa vuonna 1992 oli 25 %, niin nyt se oli enää 20,17 %.

Ammatiltaan koululaisia oli 33 % vuonna 1992 ja nyt 36,67%, työssäkäyviä 18 % vuonna 1992 ja nyt 25,00 %, työttömiä vastaavasti 11 % ja 9,17 % sekä eläkeläisiä 29 % ja 19,17 %. Koululaisten osuus oli hieman kasvanut, mutta ei merkittävästi, kun sen sijaan työssä käyvien määrä oli kasvanut sanoisinko eläkeläisten kustannuksella. Onko kyse tilastollisesta harhasta? Uskoisin näin ainakin osittain, sillä otos oli kuitenkin aika pieni. Sukupuolen osalta naisten osuus oli kasvanut 73 %:sta 80,51 %:iin.

Auton asiakkaista kävi autossa kerran viikossa 54 % vuonna 1992 ja nyt 49,4 %, kahdesti kuukaudessa eli noin joka toinen viikko 34 % ja nyt 40,5 % sekä harvemmin 12 % ja nyt 14,4 %. Näyttää siltä, että painopiste olisi kymmenessä vuodessa hieman siirtynyt kerran viikossa käynnistä käyntiin joka toinen viikko.

Kun kysyttiin, löysittekö etsimänne tiedon tai aineiston, ilmoitti löytäneensä 70 % vuonna

1992 ja 49 % nyt. Osittain oli löytänyt 22 % ja 16,3 %, varauksen jättänyt 7 % ja 11,5 %, etsimäänsä ei saanut, mutta muuta löysi 1 % ja 7,7 % sekä mitään ei löytänyt 0 % ja 6,7 %. Itselleen sopivaa aineistoa löytäneiden määrä oli vähentynyt jonkin verran ja ei-mitään-löytäneiden nousut. Ovatko ihmiset tulleet kriittisemmiksi?

Nyt kysyttiin myös kokemuksia kirjastoauton asiakaspalvelusta: henkilökunnan tavoitettavuutta, asiantuntevuutta sekä ystävällisyyttä ja palvelualltiutta. Kaikissa näissä huonoimman arvosanan antoivat nuorimmat ja koululaiset, mikä tarkoittaa käytännössä samoja vastaajia. Syynä on varmaan se, että pääosa heistä käy usein ruuhkaisilla koulupysäkeillä. Asteikko oli 1-5 ja heiltäkin tuli jokaisessa kohdassa keskimäärin arvioksi reilusti neljän eli n. 4,25. Kokonaisarvosana oli 4,62 eli hyvin korkeaa luokkaa. Asiakkaat saattoivat tässä kertoa myös sanallisesti mielipiteensä asiakaspalvelusta. Kommentit olivat kautta linjan kiittäviä. Tässä muutama esimerkki: ”Täällä on niin mukavaa porukkaa” (koululainen) – ”Henkilökunta on hyvin ystävällistä ja auttavaista siitä kiitos” (eläkeläinen) – ”Kirjastoautossa saa tosi hyvää palvelua” (työssäkäyvä) – ”Käyn autolla 3 pienen lapsen kanssa eli pidämme hieman meteliä ja mekkalaa, siitä huolimatta meihin on aina suhtauduttu ystävällisesti. Kiitos siitä!” (muu). Negatiivisiakin kommentteja tuli: ”Toiset hieman ylimielisiä” (työtön) – ”Ei kuunnella, kun kysytään!” (koululainen) – ”Etenkin kaikki naispuoliset virkailijat ovat poikkeuksetta ystävällisiä ja avuliaita” (työssäkäyvä) eli moite miespuolisille. Ja tähän lopuksi: ”Kun tulee autoon kahvi haisee” (koululainen). Pieni selitys tähän: Kyseinen vastaus on Lielahden koululta, jossa tuohon aikaan pidettiin ruokatauko luokkakäyntien välillä. Kyseisen tytön luokan vuoro oli välittömästi tuon ruokatauon jälkeen, jolloin kahvi todella saattoi haista. Ehkä olisi pitänyt tuulettaa ennen lasten päästämistä sisään.

Nyt kysyttiin kokemuksia erilaisista auton toimintaan liittyvistä asioista. Huonoimmat arvostamat tulivat kokoelmista ja aikatauluista, mutta nekin olivat keskimäärin vähintään 3,7:n tasoa (huonoin tuli videoista) eli kohtuullisen hyviä. Aikataulujahan ei saa koskaan kaikille sopiviksi. Auton kokoelma on rajallinen tiloista johtuen, joten tämäkin tulos on ihan hyvä. Sanallisia moitteita tuli ennen kaikkea koneiden toimimattomuudesta ja siitä johtuvasta auton tulemattomuudesta - ajankohtainen ongelma vielä tuolloin ja tästä enemmän seuraavassa luvussa.

Vuonna 1992 tyytyväisiä oli 99 %. Nyt kokonaisarvosanaksi tuli asteikolla 4 – 10 keskimäärin 9,22, joka on todella hyvä. Sama kysely tehtiin tuolloin kaikissa kirjaston toimipaikoissa. Autojen saama keskimääräinen arvosana oli kirjaston toiseksi paras ja jäi parhaasta eli eräästä pienestä lähikirjastosta vain 0,1 eli ero oli todella pieni. Kolmanneksi tuli jälleen eräs pieni lähikirjasto. Pienissä yksiköissä kukin asiakas voidaan huomioida yksilöllisemmin kuin suuremmissa, tiski ei ole niin erottava tekijä.

Vuonna 2003 kysyttiin erikseen, miksi kirjastoauto on sinulle tärkeä. Tässä muutamia esimerkkejä vastauksista: ”Erittäin tärkeä. Se tulee lähelle, lähes varmasti joka viikko, muut kirjastot ovat liian kaukana vanhalle ihmiselle” (eläkeläinen) – ”Liikuntarajoitusteni vuoksi erittäin tärkeä” (eläkeläinen) – ”Kyllä, koska ei ole aikaa käydä kirjastossa” (työssäkäyvä) – ”On, koska se on lähellä kotia. Sieltä löytyy kirjoja helpommin. Löydän paremmin uusia kirjoja ja uutuuksia. Parempi palvelu. 3-vuotias poikani viihtyy ja asioi paremmin autossa kuin kirjastossa” (työssäkäyvä) – ”Kyllä, koska autottomana ei ainakaan talvella voi lähteä

pitemmälle lainailemaan” (työtön) – ”Kaupunkiin ei lähde pelkästään kirjastoon. Kirjat painavat.” (työtön) – ”Lasten kanssa lukeminen on tärkeää. Kotiin ei ole mahdollista hankkia niin monipuolista kirjavalikoimaa, mitä k-autolla saa! Nyt on helppo kävellä pihan poikki autolle säällä kuin säällä, kirjastossa en kävisi läheskään näin usein. Ja joskus kun en itse ehdi mukaan, voin lähettää ekaluokkalaisen autolle, jossa tiedän henkilökunnan auttavan pientä asiakasta.” (muu) – ”Juups ei tarvi raahautua Metsolle asti kaupunkiin, kun kirjastoauto tulee näin lähelle. Great!” (koululainen) – ”Aina löytyy hyvää luettavaa.” (koululainen) - ”Kyllä. Se pysähtyy lähellä, ei tarvitse aina lähteä kauemmas kirjastoon. Kirjastoautosta tulee enemmän otettua ”fiiliksellä” lainoja kun taas mennessä kirjastoon olen jo miettinyt etukäteen mitä otan. Kirjaston käynnit/lainat liittyvät myös enimmäkseen opiskeluun.” (opiskelija).

Kiitosta tuli siitä, että auto tulee lähelle, hyvästä palvelusta ja kokonaisuutena myös kokoelmasta. Tuo opiskelijan ”fiilis” oli mielenkiintoinen. Ehkäpä suureen kirjastoon, etenkin Metson isojen kokoelmien kirjastoon, tullaan hakemaan enemmän jotain tiettyä esim. tiettyyn aihepiiriin liittyvää. Odotukset ovat toisenlaiset, kun käydään pienemmän kokoelman kirjastossa. Mielenkiintoinen piirre oli monissa vastauksissa se, että, kun asiakkaat tarkoittivat kiinteää kirjastoa, he käyttivät ilmaisua ”kirjasto” erotuksena kirjastoautosta.



Kirjastoautot ovat osoittaneet tarpeellisuutensa tärkeänä osana Tampereen kirjastoverkkoa.

Kuva: Jyrki Nisonen

Asiakailta pyydettiin myös toiveita ja kehittämisideoita kirjastoautolle. Toiveet liittyivät ennen kaikkea äänite- ja video- sekä lehtikokoelmiin. Toivottiin kirjojen nopeampaa vaihtuvuutta. Asiakkaalle parempaa aikataulua toivottiin. Lopuksi tähän yli 60-vuotiaan toive. ”Kun Pietari Suuri perusti museon ja siellä ei käynyt paljoa katsojia annettiin jokaiselle piirakka ja votkaryyppy. Suosittelen samaa kirjastoautolle!”. (Kirjastoauton asiakaskysely 2003)

Kaupunginkirjastossa alettiin laskea kunkin kirjaston kävijöiden määrää vuodesta 1984 lähtien. Lukusalikäyntejä oli laskettu jo aikaisemmin. Laskenta suoritettiin kuusi kertaa vuodessa tehdyllä otannalla, jossa viikonpäivä vaihtui joka kerta. Otannasta luovuttiin sitä mukaan, kun kävijälaskureita tuli kirjastoihin, Metsoon ensimmäisenä. En ole seuraavassa verrannut auton lukuja muihin kirjastoihin edes prosentuaalisesti, koska auton luvut eivät ole vertailukelpoisia muiden kanssa. Syitä on kaksi. Ensinnäkin auto on pelkästään lainaus-toimintaa varten. Kiinteään kirjastoon ihmiset voivat tulla myös pelkästään lukemaan lehtiä ja kirjoja, käyttämään käsikirjastoa ja aikaa viettämään. Tämä lisää kävijöiden määrää verrattuna kirjastoautoon. Toinen tekijä on otantamenetelmä. Se ei välttämättä kertonut koko totuutta. Eri reiteillä on vilkkaudeltaan erilaisia pysäkkejä koulut mukaan luettuna. Tiedämme, että myös lainausluvut ovat erilaisia eri kuukausina. Ruuhkaisilla koulupysäkeillä oli mahdotonta laskea tarkkaan kävijöiden määrää. Siksi sattumalla oli liian suuri osuus auton otannan avulla saadussa kävijämäärässä, se oli korkeintaan suuntaa antava.

Kävijälaskurit saatiin molempiin autoihin vasta uusimman kirjastoauton Roosan myötä vuoden 2003 alusta lähtien. Toiseen eli Muumiin se saatiin parisen vuotta aikaisemmin. Tosin kävijälaskurin toiminnassa oli alussa hieman ongelmia. Joka tapauksessa auton kävijät vastaavat todellisuutta vasta vuodesta 2003 lähtien. Laitan tähän kuitenkin vuosikertomuksista muutamilta vuosilta noita auton kävijämääriä esimerkinomaisesti.

1984	102 000
1989	87 312
1992	99 626
1995	95 449
1998	78 619
2001	98 828
2002	96 984
2003	122 700
2004	145 374
2005	123 572

Yllä oleva taulukko kertoo selvästi, kuinka epätarkka otannalla tehty kävijälaskenta oli ainakin kirjastoautojen osalta. Kävijälaskurin vaikutus näkyy jo verrattaessa vuosien 1998 ja 2001 lukuja, sillä vuonna 2001 laskuri oli jo Muumi-autossa. Vähintään yhtä selvästi ero näkyy vuosien 2002 ja 2003 välillä. Vuonna 2003 laskuri oli uuden auton myötä molemmissa autoissa. Kävijöiden määrä ei ole noussut niin paljon kuin viimeisten vuosien luvut osoittaisivat, vaan kyse on todella aiemman otannan epätarkkuudesta.

Kokonaisuutena voisin edellä kirjoittamani pohjalta sanoa, että kirjastoautoväellä on ollut hyvä ”mutu”-tuntuma asiakkaistaan, asiakaskunnan rakenteessa tapahtuneissa muutoksissa ja sen tarpeissa tapahtuneissa muutoksissa. Siitä huolimatta nuo asiakaskyselytutkimukset ovat hyviä ja tarpeellisia. Ne tuovat paperilla esiin todellisuutta ja jos niitä tehdään määrävälein, ne antavat hyvää vertailupohjaa, tietoa tapahtuneista muutoksista. Toisaalta, jotta vertailua pystyttäisiin kunnolla tekemään, olisi kysymysten oltava samanlaisia. Alle 14-vuotiaden osalta kyselyt eivät valitettavasti anna täysin oikeaa kuvaa kokonaistilanteesta, vaan hieman vääristävät sitä.

XVI Lainausjärjestelmät, neuvonta

Tapahtui kirjastoautossa 31.10.1973. Kuljettajana Eino Kalliomäki ja amanuenssina Anneli Salonen. Muistiin merkitsi Anneli Salonen.

”Tuli Kissanmaalla eteen filmin vaihto.
Siihen on vain yksi keino, ajatteli Eino
ja alkoi uuden filmin kaapista ottaa.
Mutta turhaan sitä sieltä haeskeli,
jo hiljaa itsekseen manaeli
ei ollut filmiä kaapissa, ei laatikossa,
ei siellä, eikä täällä,
jo alkoi Eino olla pahalla päällä.
Sanoi. Laita oikein naseva lappu, kais tiät?!
että ymmärtää joka mies: heti aamulla filmi uus
ja kaappiin filmejä ainakin kuus!”

1960-luvun alkupuoliskolla yleisin lainausjärjestelmä yleisissä kirjastoissa oli **Detroit**. Joissain pienemmissä kirjastoissa oli käytössä vielä yksikorttijärjestelmä ennen siirtymistä Detroitiin. Detroitia pienimmät kirjastot käyttivätkin aina siihen asti, kun ne siirtyivät atk-lainaukseen. Tampereella näin teki Terälähdän lähikirjasto.

Detroit-järjestelmä oli hyvä niin kauan kun lainaus ei noussut liian suureksi. Detroitissa lainaus oli verraten nopeaa ja tilatun aineiston kiinni saanti varmaa, sillä lainassa oleviin kirjankortteihin tehtiin varausmerkintä. Palautettu aineisto saatiin kohtuullisen nopeasti lainaan, erilaisia tilastoja pystyttiin laskemaan nopeasti eikä korttien järjestäminenkään kestänyt pitkään. Kun lainaus kasvoi, tulivat Detroitin heikkoudet esiin. Lainassa olevia kirjankortteja alkoi tulla enemmän ja enemmän. Niiden järjestäminen vei aikaa, samoin varausten ja palautettujen kirjojen lainauskuntoon saattaminen sekä tilaston laskeminen. Kirjaston vanhat työntekijät muistavat vanhalla pääkirjastolla sisään tultaessa oikealla olleen kirjojen palautuspisteen, jota kutsuttiin Luukuksi, ja sen takana olleen työhuoneen, jossa kirjankorttilaatikoiden määrä kasvoi ja kasvoi.

1960-luvun alkupuolella alkoi tulla Detroitia korvaamaan **kameralainausjärjestelmä**. Se nopeutti ennen kaikkea palautettujen kirjojen käsittelyä ja kirjankorttilaatikot katosivat. Kameran heikkous oli tilatun aineiston tarkkailu. Kameraa käyttäneet muistavat, kuinka tilatun aineiston nimekkeet kirjoitettiin kapeille flexo-tikuille, jotka pujotettiin metallisiin telineisiin. Kirjaa palautettaessa piti virkailijan tarkastaa tuolta telineeltä varaustilanne. Virheitä sattui joskus ja nolointa oli, kun asiakas löysi itse hyllystä varaamansa kirjan.

Kirjastonjohtaja Mikko Mäkelä oli aina kiinnostunut kaikesta uudesta ja joissakin asioissa Tampere oli edelläkävijä Suomessa. Kuitenkin kirjastoauton ja kameralainauksen kohdalla hän antoi jonkun muun kirjaston ensin kokeilla ja vasta sen jälkeen hän oli valmis ottamaan uutuuden käyttöön Tampereella. Kameran kohdalla hän ei ollut halukas ottamaan sitä käyttöön ensimmäisenä pääkirjastossa vaan, kun autotoiminta oli juuri sopivasti alkamassa, hän valitsi sen koepaikaksi. Mäkelän päätös oli viisas, sillä - ottaen huomioon auton lainauksen Tampereella - kirjankorttilaatikot eivät olisi mahtuneet auton virkailijatilaa eikä palautettuja kirjoja olisi ehditty käsitellä. Muistan, kun kameraa oli autossa käytetty runsaan kuukauden ajan, hän sanoi minulle, että tekisin ”tikusta asiaa” sinne Luukulle ja mittaisin samalla salaa, kuinka kauan kestää yhden palautetun kirjan saattaminen lainauskuntoon ja sitten verrattaisiin aikaa kameralainauksen vastaavaan aikaan. En muista, huomasivatko Luukun virkailijat todellisen tehtäväni, mutta Mäkelä oli tyytyväinen.

Kirjastonjohtaja otti esille kirjastolautakunnassa 18.8.1965 kameralainauksen aloittamisen kirjastoautossa. ”Kirjastonjohtaja esitti, että kirjastolautakunta pyytäisi kaupunginkirjaston kuluvan vuoden tilille 5 PI VII, 8, kaluston hankinta, 5.600 mk:n ylioikeuden lainauskameran hankintaa varten kirjastoautoon. Kyseessä on tällöin PHOTO COPIE GMBH:n MICRO 16 B-merkkinen kirjastokamera.

Lainauskamera on kirjastoautotoiminnassa katsottu Turun saamien kokemusten perusteella kaupunkiasutuksessa välttämättömäksi, sillä ilman sitä

1. kirjastoauton on varattava noin 300-400 niteen hyllytilasta lainasta palautettavia kirjoja varten, mikä supistaa kirjastoauton muutenkin niukkoja hyllytiloja.
2. lainasta palautettuja kirjojen kortitusta ei kuulemma voida eikä ehditä suorittaa kirjastoauton aukioloaikana, sillä kortitus liikkeelläkin ollessa ei oikein käy, joten kirjastoauton on
3. pidettävä suljettuna paikallaan seisoen kortitusta varten melkein yhtä pitkää aikaa kuin avoinna.

(Turun ensimmäisessä autossa oli aluksi käytössä Detroit-järjestelmä, mutta sen käyttö huomattiin pian yllämainituista syistä liian hankalaksi ja toisen auton tullessa käyttöön 1964 molemmat autot siirtyivät kameralainaukseen.)

Lainauskamerajärjestelmässä kirja on palautettaessa, kun sen taskusta on otettu pois reikäkortti, valmis lainaukseen. Tästä syystä lainatuille kirjoille ei tarvita mitään varastotilaa eikä kortitusaikaa, joten kirjastoauton ei tarvitse kunkin pysäkin sulkemisajan jälkeen olla paikallaan kuin noin 10 minuuttia hyllyjen järjestelyä varten, ja kirjastoauton teho lainauskameran ansiosta siis melkein kaksinkertaistuu. – Turussa on käytössä Remington Rand-merkkinen lainauskamera, mutta sieltä on ilmoitettu, että sen täytyy olla jatkuvasti huollossa, jotta sen toiminta on taattu. Lisäksi tämä kamera on sidottu yhteen määrättyyn filmilaatuun, jonka kehittäminen on muista filmilaaduista poikkeava, joten tämä vaikeuttaa kameran käyttöä. Tästä syystä kirjastonjohtaja esittää hankittavaksi raskaamman saksalaisen kameran,

vaikka sen hinta onkin noin 1.700 mk kalliimpi, mutta sen käyttö tukee ajanmittaan huomattavasti halvemmaksi kuin Remington Randin. Mm. Rovaniemen kaupunginkirjasto on ed. main. syistä siirtynyt tähän saksalaiseen kameraan. Sen hinta on 5.600 mk, jolloin siihen kuuluu peruslaite varustettuna kameralla, yhdellä kasetilla, sähköaikakellolla ja kuvauslaskijalla.” (Lautakunnan kokouksen ptk. 285 §)

Mäkelä lähetti kirjaston ensimmäisen autokirjastonhoitajan Kirsti Laarin Turun kaupunginkirjastoon 18.-19.11.1965 ottamaan selvää, miten kameralainaus toimii kirjastoautossa. Hän antoi Laarille mukaan 14 kysymystä käsittävän listan, jotka tämän piti matkallaan selvittää. Laitan tähän nuo Mäkelän kysymykset siksi, että selviäisi, mistä kaikesta hän oli kiinnostunut tässä vaiheessa, kun Tampereella oltiin aloittamassa kameralainausa.

1. uusien lainaajien tilastointi
2. vanhojen lainaajien tilastointi (vuosileima)
3. reikäkorttien ikä (noin)
4. lainattu 1.-6.10; milloin palautettujen reikäkorttien järjestäminen (puutelista)
5. sakotus (viikko-, päivä)
6. laina-aika
7. eräpäivien päivämäärä
8. mitkä värit valokuvauksessa parhaat
9. miten sakollisen huomaa? väri?
10. lainaajarekisteri
11. tämän syksyn uushankinta
12. luokittainen tilastointi, %-luvut muistiin
13. reikäkorttien laatikot
14. tilastovihko

Tuo Mäkelän kysymyslista oli muuten ihan asiallinen, mutta siinä ihmetyttää, mitä merkitystä ’tämän syksyn uushankinnalla’ oli. Joka tapauksessa Laari otti asioista selvää ja kirjoitti matkakertomuksen. Siinä hän selosti yksityiskohtaisesti, miten kaikki tapahtuu. Turussa auto otti myöhästymismaksua ensimmäisestä viikosta 5 penniä ja sen jälkeen 5 penniä kirjalta ja päivältä. (Laari 1965) Luokittaista tilastointia ei pystytty tekemään kuin lainatessa käsin ”tikumiehen” viivoilla ja siksi sitä tehtiin harvoin.

Laari kirjoitti vuoden 1966 alkupuoliskolla yksityiskohtaiset ohjeet henkilökunnalle kameralainauksen käytöstä reikäkortteja, ilmoittautumiskaavakkeita myöten. Reikäkortit olivat 5000 kappaleen sarjoina numeroituina 1-5000. Sarjat eroteltiin toisistaan erilaisten kulmien ja värien avulla. Autoissa oli lokerikot, joihin palautetut kortit lajiteltiin sarjoittain. Kortit olivat niin pitkiä, että ne täytyi taittaa alaosastaan ennen kirjan taskuun panoa. Palautettaessa kortit suoristettiin ja pantiin ennen kaupungin laskentakeskukseen lähettämistä painoon tätä varten tehtyihin puisiin laatikoihin. Tästä on auto-osastolla yhä muistona lyijypainoja joita käytetään kirjankorjauksessa painoina. Myös asiakkaille tehtiin tarkat ohjeet, joissa korostettiin ennen kaikkea kahta asiaa, joissa kameralainaus poikkesi eniten heille siihen asti tutusta Detroitista. Korostettiin, että eräpäiväkorttia ei saa poistaa kirjan taskusta, koska myöhästyneitten lainojen perintä perustuu juuri eräpäiväkorttiin eli sen puuttumiseen. Toinen uusi asia oli, että lainaajakortti piti olla aina lainatessa mukana, ilman sitä ei voinut

lainata. Detroitissahan kullakin lainaajalla oli oma lainaajakortin numero, joka kirjoitettiin lainattavan aineiston kirjankorttiin. Monet muistivat oman numeronsa ja tuttujen lainaajien kohdalla virkailijat luottivat siihen. Tarvittaessa numero voitiin tarkistaa lainaajien kortistosta. Detroitissa ei välttämättä lainatessa vaadittu lainaajankorttia.

Kirjastolautakunta teki kokouksessaan 28.3.1966 päätökset tulevan kirjastoauton kamera-lainauksen lainaajien ilmoittautumismenettelystä ja myöhästymismaksuista. ”Sen johdosta, että kirjastoauto käy samassa lainauspisteessä vain kerran viikossa ja lainaukset siellä suoritetaan valokuvaamalla, on ilmoittautuminen lainaajaksi, laina-aika ja sakotus erilainen kuin muualla kaupunginkirjaston piirissä. Tämän johdosta kirjastolautakunta päätti, että

1. ilmoittautuminen kirjastoauton asiakkaaksi tapahtuu kirjallisesti monistettujen ilmoittautumiskaavakkeiden avulla. Aikuisten kaavakkeeseen merkitään nimi, osoite, syntymäaika ja puhelinnumero. Lasten ja alle 15-vuotiaiden nuorten kaavakkeeseen pitää saada holhoojan nimikirjoitus. Sen jälkeen, kun kaavakkeen tiedoin varustettu lainaajakortti on kirjoitettu koneella, ilmoittautumiskaavake hävitetään, paitsi lasten kohdalla. Lasten kaavakkeet säilytetään mahdollisten karhuamistapausten varalta. Lainaaajista ei pidetä rekisterikortistoa, koska kukin lainan ottaja saadaan selville valokuvauskoneen filmiltä.

2. Laina-aika. Kirjastoautosta lainattavien kirjojen laina-aika on neljä viikkoa, koska auto käy kullakin pysäkillä aina samana viikonpäivänä. Jos neljän viikon kuluttua sattuu olemaan arkipyhä, eräpäiväksi leimataan sama viikonpäivä viiden viikon kuluttua.

3. Sakotus. Kirjojen myöhästymisestä sakotetaan seuraavasti: ensimmäinen myöhästymisviikko – 5 penniä kirjalta, seuraavat myöhästymisviikot 35 penniä kirjalta. Yhdestä kirjasta perittävän sakkomaksun maksimi on 1 markka. Jos kirjat ovat niin myöhässä, että joudutaan karhuamaan, asiakkaan tulee maksaa sakkomaksun lisäksi karhuamiskortti (kortit) ja sen postikulut. Kadonneesta tai turmeltuneesta reikäkortista veloitetaan 1 markka.” (Lautakunnan kokouksen ptk 130 §)

Kirjastoauton hakivat Nummelan koritehtaalta Mäkelä, Laari ja Kanto. Samalla matkalla käytiin Helsingissä, jossa Rekolid asensi kameran ja opetti sen käytön. Kanto muisteli, että asennus ei sujunut täysin suunnitelmien mukaan, sillä sähkölaitteissa oli jotain vikaa ja sitä jouduttiin korjaamaan. (Kanto)

Millainen oli kaupunginkirjaston lainauskamera Micro? Se jäi lajissaan ainoaksi lainauskameraksi Tampereella, sillä kameramerkiksi yleistyi Regiscope. Tuo Micro kuvasi alhaaltapäin viistosti peilin avulla. Siksi pöydän pinnan täytyi olla tehty kirkkaasta lasista. Tuohon aikaan kaikissa kirjoissa oli takakannen sisäpuolella kirjantasku, jossa oli kirjan tiedot sisältävä kirjankortti. Lainatessa täytyi kirja kääntää alaspäin ja samoin lainaajankortti. Jokainen kuvaus kesti pitempään kuin Regiscopessa. Kirjaston ensimmäisessä autossa oli loppuun asti Micro-kamera. (Lehtimäki) Sen tilalle tullut Regiscope oli kätevämpi. Se oli ylhäältäpäin kuvaava, eikä tarvinnut siksi lasilevyä pöydän pinnaksi. Se voitiin sijoittaa tavalliselle puiselle pöytäpinnalle. Kirjaa ei tarvinnut kääntää alaspäin ja sillä voitiin kuvata useampi kirja peräkkäin, sillä muutama kirja voitiin laittaa päällekkäin. Lisäksi suljinaika oli lyhyempi. Kaiken kaikkiaan Regiscope oli nopeampi. Toinen muutos tapahtui, kun reikäkorttien tilalle tulivat kooltaan pienemmät optiset lipukkeet, joissa oli jatkuva juokseva numerointi.

Myöhästyneiden lainojen perintä oli periaatteessa yksinkertaista. Kukin lainausyksikkö sai puuttuvista lainoista numerolistan, jonka perusteella filmiltä luettiin puuttuvien lainojen

tiedot ja kirjoitettiin myöhästymisilmoitus. Kirjastoautoissa tämä ei ollut kuitenkaan näin yksinkertaista, sillä liian usein kuvaa ei voinut lukea sen epäselvyyden takia: kuva oli joko ali- tai ylivalottunut. Kamerassa oli kiinteä suljinaika ja suljinaukko sekä tarkennus, jotka olivat sopivat, jos valaistusolosuhteet olivat kunnossa. Kiinteissä kirjastoissa valaistusongelmia ei ollut mutta autossa oli. Liian kirkasta auringonvaloa yritettiin estää vetämällä sivuverhot alas tai laittamalla jokin kookkaampi kirja eteen, mutta aina tämä ei auttanut. Toinen tekninen ongelma oli se, että kameralle tuleva virran voimakkuus saattoi vaihdella, jolloin suljinaika vastaavasti ei ollut aina oikea. Jokaisessa lainauspisteessä kuvan epäselvyyden saattoi aiheuttaa virkailijan huolimattomuus. Laitettiin liian monta kirjaa päällekkäin, jolloin päällimmäiset tulivat liian lähelle kameran linssiä. Kirjan kannet olivat liikaa alaviistoon ja aina ei maltettu odottaa kuvauksen loppumista, vaan vedettiin kirja liian nopeasti pois.

Kerroin jo tuossa aikaisemmin tilausten kiinniottamisesta. Autossa oli ongelmana paitsi ahtaat tilat flexo-levyille myös se, että oli hyvä olla selvillä myös kahdessa muussa autoissa olevista varauksista. Tämän takia otettiin kerran viikossa valokopiot kunkin auton flexoista toisia autoja varten. Toisaalta taas tarkastettavien sivujen määrä lisääntyi. Ja kiireessä varauksia pääsi joskus läpi. Tuttu näky olikin, kun virkailija tarkasti flexojen kanssa auton hyllyjä ja myös auton varaston hyllyjä. ”Löytöjä” tehtiin, valitettavasti.

Kun kirjastoautotoiminta alkoi, asiakkaille kerrottiin, että jos jotain aineistoa ei löydy autosta tai se on lainassa, siitä voi tehdä varauksen. Varauksista ei peritty maksua, kuten ei nytkään, ja kiinni saatua varausta pidettiin auton mukana pari viikkoa. Jos asiakas ei sinä aikana tullut varaustaan hakemaan, lähetettiin asiakkaalle ilmoitus, josta perittiin maksu. Varausten suhteen on jouduttu tekemään tilanteen mukaan rajoituksia lähinnä tilaantauden takia, koska autoon ei mahdu mukaan kovin paljoa tilattua aineistoa. Kameraa käytettäessä ei lapsilta eikä lasten aineistosta otettu vastaan varauksia. Kun lehtiin tuli kesän jälkeen luettelot loppuvuoden uutuuksista, jotkut asiakkaat toivat autoon kymmenien kirjojen, yli viidenkymmenenkin kirjan, listoja. Niiden käsittely vei aikaa ja kun kirjoja alkoi tulla, saattoi samalle tilaajalle tulla kerralla useita kirjoja. Tällaisten kirjapinojen mukaan ottaminen vei liikaa tilaa. Yritimme 1970-luvulla ensin rajoittaa määriä siten, että otimme tilauksista maksun jo tilausvaiheessa. Eräät asiakkaat kiersivät tämän siten, että toivat listansa ja laittoivat rahaa pöydälle sanoen, että hän tilaa tällä summalla listastaan. Maksun perinnästä luovuttiin, mutta sen sijaan alettiin ottaa kerralla varauksia vain tietty määrä, olikohan se 10 tai 20. Tämä auttoi jonkin verran. Kurssikirjoista ei otettu varauksia vastaan, koska katsottiin, että opiskelijat voivat hakea ne muualtakin. Niitähän oli harvoin auton omissa kokoelmissa. Tästäkin tosin tehtiin poikkeuksia etenkin Teiskossa.

Neuvonta kameralainauksen aikana. Kirjastoautoonhan ei mahtunut kortistoa ja yleensäkin koko maata ajatellen kortisto oli vain parissa kolmessa pienen kunnan autossa. Tilaa ei ollut. Tampereella auton ainoa kortisto oli työhuoneessa ollut hyllykortisto eli kortisto, jossa oli auton kokoelma luokittain ja nimekeittäin. Käytännössä ainoa kortisto joka oli autossa mukana, oli virkailijan päässä. Asiakkaat eivät läheskään aina muistaneet kirjan tekijää, virkailijan piti se muistaa. Samoin piti muistaa tietokirjojen kohdalla, missä luokassa ko. kirja tai aihetta koskevaa aineistoa oli. Tämä oli sitä sen ajan kirjastonhoitajan ammattitaitoa. Apuna oli erilaisia valikoimaluetteloita, joita tehtiin niin Tampereella kuin

eräissä muissakin kirjastoissa ja joita kirjastot toimittivat toisilleen. Ellei muu auttanut, niin otettiin varaus vastaan ja luvattiin selvittää asia seuraavaksi kerraksi, puhelimitse ei autoissa ollut. Varastolla sitten käytiin pääkirjaston kortistoista selvittämässä asiaa, kyseltiin toisiltamme jne. Onneksi asiakkaat ymmärsivät, että ei virkailija voi kaikkea muistaa. 1980-luvun alussa tulivat avuksi mikrokortit. Niitä tehtiin Tampereella kirjaston kokoelmasta kolme tai neljä kertaa vuodessa ja autokin sai omat tuoreet korttisarjat. Niistä oli jo selvä apu.

1980-luvun lopulla ja viimeistään 1990-luvun alkupuolella tuli selväksi, että kameralainauksen aika oli ohi. Syyt olivat ennen kaikkea teknisiä. Optiset lipukkeet olivat tulleet vanhanaikaisiksi. Niiden käsittelylaitteita ei enää valmistettu ja laitteisiin oli hyvin vaikea saada varaosia. Sama koski lainauskameroita. Uusi tekniikka oli tullut kirjastoihin.

Atk

Lähes 40 vuotta kestäneen kirjastourani aikana atk on ollut suurin mullistus kirjastoissa. Se on tuonut erittäin suurta apua moniin kirjastoissa tehtyihin töihin neuvonta mukaan luettuna. Se on helpottanut ja nopeuttanut niitä monin tavoin. Todella suuritöinen ja aikaa vienyt ”korttipeli” erilaisten luettelo- ym. korttien kanssa on ohi. Minun mielestäni kirjastossa juuri kirjastoautot ovat hyötäneet atk:sta kaikkein eniten. Kirjastoautohan on aivan samanlainen kirjasto kuin kiinteäkin kirjasto, ainoana poikkeuksena on se, että se on pyörien päällä ja kykenee näin liikkumaan. Auton asiakkaiden pitäisi saada omasta kirjastostaan eli autosta samanlaiset palvelut kuin kiinteidenkin kirjastojen asiakkaat saavat omastaan. Atk:n avulla ero kirjastoautojen ja kiinteiden kirjastojen välillä on supistunut pieneksi ja jatkuvasti kehittyvän teknologian avulla tuo pienikin ero supistuu. Kokonaan toinen asia on se, että minusta henkilökohtaisesti välillä tuntuu siltä, että kiinteissä kirjastoissa alkaa olla koneita liikaakin ja asiakas on jäänyt sivuseikaksi. Olen varmaan tullut vanhanaikaiseksi tässä suhteessa.

Automaattisen tietojenkäsittelyn käyttö kirjastojen eri toiminnoissa alkoi 1970-luvulla. Ensimmäiset eräajopohjaiset lainausjärjestelmät otettiin käyttöön vuoden 1978 lopulla ja ajantasaiseen lainausjärjestelmään siirtyi ensimmäisenä Oulun kaupunginkirjasto maaliskuun alusta vuonna 1983. (Mäkinen s. 190-199)

Kirjastoautoväki koko maassa Tampere mukaan luettuna seurasi alusta lähtien tarkasti tietotekniikan tuloa kirjastoihin, sillä siinä nähtiin ratkaisu auton neuvontaongelmiin. Itse asiassa ensimmäinen neuvottelu, tosin epävirallinen, asian tiimoilta pidettiin juuri Tampereella 1980-luvun alussa, saattoi olla 1980 tai 1981. Olin keskustellut alustavasti tietotekniikan käytön mahdollisuuksista kirjastoautoissa erikseen sekä silloisen maamme johtavan kirjastoautoihmisen Kangasalan kirjastonjohtajan Irmeli Holmbergin (Outinen) että Tampereen tietojenkäsittely-yksikön johtajan kanssa, joka myös oli hyvin kiinnostunut asiasta. Pidimme Tampereen kaupunginkirjastossa yhteisen neuvottelun. Muistan tosin, että jälkepäin sain silloiselta kirjastojohtajaltamme Elna Elonheimolta moitteet siitä, että olin käyttänyt turhan päiten kaupungin tietojenkäsittely-yksikön johtajan aikaa. Olin eri mieltä sillä neuvottelu oli hyödyllinen.

Autot saivat odottaa jonkin aikaa ennen kuin ensimmäiseen autoon tuli atk. Syyt olivat teknisiä, sillä autoihin sopivia laitteita ja järjestelmiä ei ollut alkuun saatavilla. Lisäksi pelkäsimme, miten laitteet kestävät auton olosuhteissa. Ensimmäisenä Suomessa aloitti Kuhmo 28.9.1987 ja hyvin pian sen jälkeen Mustasaari. Kun kaikki toimi hyvin, muut seurasivat perässä. Nuo ensimmäiset olivat offlineen perustuvia eli eräajopohjaisia. Hyvin pian alettiin miettiä sitä, olisiko myös online mahdollinen puhelimen avulla. Sehän mahdollistaisi esim. isommille kirjastoille kirjaston kortiston käytön ja näyttäisi reaaliaikaisen tilanteen kirjaston kokoelmista. Tässä suhteessa oltiin Etelä-Pohjanmaalla edelläkävijöitä ja ensimmäinen online auto alkoi toimia Vaasassa joulukuussa 1990 ja tammikuussa 1991 Ilmajoella.

Entäpä Tampereella? Kuten jo yllä kävi ilmi seurasimme tarkasti, mitä on tapahtumassa. Saimme tuntuman tietokoneisiin 1980-luvulla, kun kirjaston kokoelmatiedot siirrettiin tietokoneelle ja sitä myöten päätteet tulivat työhuoneeseemme. Tampereen kaupungin-kirjasto otti VITK-Kuntajärjestelmien Pallas-kirjastojärjestelmän käyttöön vuoden 1992 alusta. Autoihin saimme kuitenkin päätteitä odottaa ja autot siirtyivät atk:n käyttöön viimeisimpinä kirjaston osastoista. Syyt tähän olivat teknisiä. Sanoisin, että odottaminen kannatti. Odottamisen aikana oli tullut tietoon, että online saattaisi olla mahdollinen myös kirjastoautossa ja meidän mielestämme oli selvää, että sellainen pitää saada autoihimme. Kirjaston johto oli samaa mieltä kanssamme. Kirjastossa tietotekniikasta vastaava apulaiskirjastonjohtaja Maija Kanerva totesi 1995: ”Totesimme, että ajantasainen systeemi on niin paljon edullisempi käyttäjän, asiakkaan ja koko järjestelmän kannalta, että sitä pidettiin ehdottomana tavoitteena. Emme halunneet tyytyä autossa mikrojärjestelmään, jossa päivän tapahtumat olisi siirretty vasta illalla kierroksen jälkeen keskustietokoneelle.” (Huttunen, Kontiainen) Oli kuitenkin kaksi isoa ongelmaa. Me olimme kamerlainauksen aikana tottuneet siihen, että saamme pysäkkikohtaiset tilastot koska niistä oli hyötyä. Me halusimme, että meidän on saatava myös Pallaksessa pysäkkikohtaiset lainaustiedot. Kuntatieto ilmoitti, että on mahdotonta saada sitä Pallakseen. Ehkäpä Tampere oli niin iso asiakas, ettei tämä ollutkaan loppujen lopuksi mahdotonta ja Tampereen autot olivat Pallaksessa ensimmäiset joihin tämä tuli. Toinen ohjelmaongelma oli se, miten erottaa kummankin auton varaukset. Tähänkin ongelmaan löytyi ratkaisu.

Online-yhteys toimi tuolloin paikallisen puhelinyhtiön verkossa. Silloinen TPO (= Tampereen puhelinosuuskunta) sai selvitettyäkseen yhteydet yhdessä kaupungin tietotekniikkayksikön kanssa. Tästä muodostui toinen iso ongelma, jonka edes tyydyttävää ratkaisua saatiin odottaa vuosikymmenen ajan. Joka tapauksessa Tampereen autot aloittivat ATK:n käytön maanantaina 5.4.1994.

Online-toiminta perustuu siihen, että langaton yhteys toimii ja toimii vielä riittävän nopeasti. Tämä ei ole ollut mikään itsestään selvyys Tampereella, eikä tosin muuallakaan. Online-yhteys perustui ensin NMT-verkkoon. Toimivan yhteyden hakeminen oli tarkkaa puuhaa. Auto oli saatava sananmukaisesti sentilleen oikeaan paikkaan. Puhelimeen oli tultava kolme viivaa, jotta yhteys syntyi. Kahdella viivalla se saattoi syntyä tai sitten ei. Kuljettaja ajoi pysäkillä hyvin hitaasti ja viivojen syntyä katsottiin silmä tarkkana. Autoa siirrettiin tarpeen mukaan hieman eteenpäin, taaksepäin tai sivulle tilanteen mukaan. Vähitellen kuljettajat oppivat tietämään tarkasti oikeat paikat eri pysäkeillä. Alku oli kuitenkin todella

hankalaa, sillä kaikki oli uutta niin TPO:lle, kaupungin tietotekniikkaosastolle kuin meillekin. Yhteyksiä ei saatu, yhteydet katkeilivat, yhteydet toimivat hitaasti. Ja, jos tämä tapahtui vielä jollain vilkkaalla koululla, kuten tapahtui, niin... Muistan kuinka, kun taas Lamminpään koululla oli ongelmia, kuljettaja sanoi: ”Jos tuo sivuikkuna olisi auki, heittäisin koneen siitä ulos.” Ongelmista päästiin vähitellen eroon ja autoväki oli tyytyväinen. Ainoastaan jollain Teiskon pysäkillä ei yhteyttä saatu, mutta ko. paikalla ei saatu myöskään matkapuhelin-yhteyttä. Lainattiin käsin ja tiedot siirrettiin atk:lle sopivalla pysäkillä.

Atk:n myötä saimme todella kunnan työvälineet joilla palvella asiakkaitamme. Saimme ajan tasalla olevan kortiston neuvonnan avuksi. Pääsimme aineiston varauksissa eroon flexoista ja aloimme saada varaukset kiinni luotettavasti. Näimme heti, mitä lainoja kullakin asiakkaalla oli ja meillä oli ajan tasalla olevat tiedot asiakkaistamme jne. Jos olimme me tyytyväisiä uuteen työvälineeseemme niin sitä olivat myös asiakkaamme.

Olimme tyytyväisiä yhteyksien toimintaan mutta sitten... TPO lopetti jouluna 1999 NMT-verkon ylläpidon. Syyksi kerrottiin sen vähäinen käyttö. NMT-verkkoa ei kannattanut pitää enää yllä. Tilalle tuli GSM-verkko ja vaikeudet yhteyksien kanssa alkoivat välittömästi. Jo helmikuun alussa Aamulehti kirjoitti: ”Joulukuun lopussa GSM-pohjaiseksi muuttunut Tampereen kirjastoautojen datayhteys on aiheuttanut takkuilullaan melkoista päänvaivaa kirjastoautokeskuksen ja etenkin pyörien päällä liikkuvien kirjastopalveluiden käyttäjille. –

Olemme joutuneet perumaan vuoroja ja muuttelemaan autojen reittejä huonojen yhteyksien vuoksi, kirjastoautokeskuksen osastonjohtaja Antero Kyöstiö kertoo.

TPO lopetti joulun alla NMT-autonet verkon ylläpidon ja kirjastoautoissa jouduttiin siirtymään GSM-verkkoon. Alusta asti ongelmia on ilmennyt sekä yhteyden suunnittelijan, TPO:n, päässä että kaupungin tietotekniikkakeskuksessa. Yhteyshäiriöt ovat tulleet yllätyksenä kaikille.

Ongelmaa yritetään koko ajan ratkaista. Tilanne on hankala, sillä emme voi lainata kirjoja autoista, jos on line -systemit eivät pelaa moitteettomasti, Kyöstiö selvittää. Kirjastoautokeskuksessa pelätään nyt, että ihmisiltä menee luottamus kirjastoautojen palveluun. Yritämme palvella ihmisiä parhaamme mukaan. Toivomme asiakkailtamme kärsivällisyyttä ja ymmärrystä hankalassa tilanteessa, Kyöstiö sanoo.” (Eklund)

Yllämainittua kärsivällisyyttä vaadittiin auton henkilökunnalta ja myös ymmärrystä asiakkailta, sillä tämä oli vasta alkua. Yhteydet katkeilivat jatkuvasti eikä yhteyksien kannalta varmaa pysäkkiä ollut. Autoa yritettiin siirtää hieman kuten NMT:n aikana, joskus se auttoi, joskus ei. Puhelinyhtiö käänsi antenniaan, autoissa kokeiltiin uusia antennia, asiantuntijat ajelivat pysäkkejä, mittailivat, autoväki teki pysäkkikohtaisia vikalistoja, soitimme tietotekniikkakeskukseen, onneksi siellä oli iltapäivystys, ja pyysimme ”tappamaan” yhteytemme. Tämä auttoi kohtuullisen usein. Odotimme yhteyden syntyä. Hiljaisella pysäkillä lainasimme esitetytjen kaavakkeiden avulla käsin ja syötimme tiedot sitten työhuoneessamme, mutta rajansa kaikella. Kun kävi huono onni, yhteys katkesi jo aamun vilkkaalla koululla eikä yhteyttä saatu sinä päivänä. Saimme ohjeeksi vain odottaa yön yli jne. Tätä jatkui ja jatkui. Lapset tulivat kouluilla toivorikkaina autoon aikataulunsa mukaan lainaamaan kirjoja. Mutta voi surkeus, liian usein yhteydet eivät toimineet. He joutuivat joko odottamaan yhteyden palaamista tai palaamaan pettyneinä takaisin luokkiin. Maija Kanerva ehdotti jo jossain vaiheessa, että siirtyisimme eräajopohjaisen off linen käyttöön mutta sitä emme halunneet,

sillä katsoimme, että se olisi ollut taaksepäin menoa. Kyllä on line on ainakin isojen kirjastojen autojen ainoa mahdollinen järjestelmä.

Vuoden 2001 lopulla toivoin eräänlaisena Uuden Vuoden toiveena: ”Autojen on line-yhteydet saataisiin toimiviksi ilman katkoksia, jotka estävät lainaustoiminnan.” (Keskinen) Aamulehti kysyi 13.10.2001 otsikolla Mistä kysymys? Miksi Tampereen kirjastoautot jäävät tulematta pysäkillle?

”Tampereen kirjastoautojen atk-järjestelmät reistailevat jatkuvasti. Uusi atk-järjestelmä tuli kirjastoautoihin viime vuoden alussa ja ongelmia on ollut siitä asti. Katkokset tietoliikenneyhteyksissä vaihtelevat parista minuutista useisiin tunteihin. Katkoksen aikana kirjoja ei voi lainata.

Kuinka usein teillä on näiden tietokoneiden kanssa ongelmia ja jääkö pysäkkejä ajamatta tämän vuoksi, kirjastoauton kuljettaja Pauli Kareinen – Ihan päivittäin on ollut ongelmia. Se on asiakkaille todella kiusallista, he ovat joutuneet tulemaan turhaan kirjastoautolle. Koulupysäkkejä ja iltapysäkkejä on jouduttu jättämään väliin tai ajamatta näiden atk-ongelmien takia.

Mistä asiakas tietää, ettei kirjastoauto tulekaan pysäkillle silloin kun pitäisi? – Siinähan se ongelma onkin, ettei sitä voi mistään etukäteen tietää.

Miksi tietokoneita ei saada kuntoon, kirjastotoimen apulaisjohtaja Maija Kanerva? – Ratkaisua etsitään koko ajan ja nyt on kokeiltu päätepalvelimien vaihtoa. Varmuutta vikojen syistä ei ole. Vika voi mahdollisesti olla siinä, että Tampereen keskustassa on liikaa liikennettä gsm-verkoissa. Tähän suuntaan viittäisi se, että Ylöjärven kirjastoautoissa laitteet ja ohjelmistot ovat samanlaiset kuin meillä, mutta siellä vastaavia ongelmia ei ole ollut. Ei tästä ketään voi syyttää. – Onko toivoa, että yhteydet joskus saataisiin pelaamaan? – Parhaamme yritämme, vikaa selvitetään koko ajan. Vanha verkko oli toimiva, mutta tällä hetkellä ei ole olemassa muuta tekniikkaa. Odotamme innolla gprs-tekniikkaa, jos siitä olisi apuja, mutta toisaalta sekin hyödyntää gsm-tukiasemia. Henkilökunnallekin tämä on vaikea tilanne.” (Mistä kysymys) Sitähän se oli todella henkilökunnalle, joka olisi halunnut palvella asiakkaitaan ja pelkäsi yhä enemmän, että asiakkaat menettävät luottamuksensa omaan kirjastoonsa eli kirjastoautoon.

Kun autojen dataongelmat yhä jatkuivat, Aamulehti palasi asiaan vuoden kuluttua edellisestä. ”Tampereen kaupungin kirjastoautojen tietokoneyhteydet ja lainaus ovat viime aikoina takkuilleet tavallista enemmän. Ongelmia yhteyksissä on ollut jo vuosia, mutta nyt vaikeuksia on niin paljon, että asiakkaiden mitta alkaa olla täynnä. Viimeksi torstaina jäi toinen autoista jälleen kerran kokonaan pois reitiltään. Myös työntekijöitä harmittaa. Kirjastovirkailija-kuljettaja Outi Harju-Säntti kertoo, että töitä vikojen korjaamiseksi tehdään koko ajan. Viat vain eivät ole kovin helposti paikannettavissa saati, että niitä voisi hetkessä korjata. Toinen autoista käyttää tällä hetkellä lainausyhteyksiin gsm-järjestelmää ja toisessa on vastikään otettu käyttöön myös gprs-järjestelmä. Harju-Säntin mukaan tällä kertaa ei ole kyse rahasta tai säästöistä. Vikoja etsitään ja korjataan aina kun vain syy ongelmiin saadaan selville. Yhteyksien katkeiluun vaikuttavat niin monet asiat aina sääoloista lähtien, että ihan helppo tehtävä se ei ole.” (Kirjastoautojen tietokoneongelmat...)

Kirjastoautoväki näki jo pitemmän ajan, että gprs voisi olla ainoa keino, jolla saada apua vuosiin jatkuneisiin langattoman datan yhteysongelmiin. Mutta toiko se? Kyllä se toi,

tosin alun hapuilun jälkeen. Eräs ratkaiseva muutos oli se, että nyt auton molemmilla päätteillä eli etu- ja takavirkailijatilassa olevilla on oma puhelinyhteytensä kun aikaisemmin molemmat päätteet olivat yhden ja saman yhteyden varassa. Jos toisen päätteen yhteys ei toimi tai toimii huonosti, niin lähes aina toinen pääte toimii sillä hetkellä paremmin. Pääsääntöisesti käytetään yhden ja saman operaattorin verkkoa mutta jos se ei toimi, voidaan ottaa käyttöön jonkun toisen operaattorin verkko, joka sillä hetkellä saattaa hyvinkin toimia. Vaikka yhteyksissä on vieläkin joskus toivomisen varaa, nyt on kuitenkin voitu jo ajaa kaikki pysäkit ja vuosia kestäneestä kaaoksesta on päästy eroon, vihdoinkin.

Entäpä atk-laitteiden asennus. Kun pääkirjasto Metso valmistui vuonna 1986, atk teki vasta tuloaan, eikä talon suunnittelussa osattu ottaa huomioon kaikkea, mitä tulevaisuus voisi tuoda tullessaan. Nopean kehityksen tulos on nähtävissä. Vastaavia ongelmia on liittynyt myös Tampereen kirjastoautoihin. 1980-luvun jälkipuoliskolla yritettiin ennakoida kirjastoautostandardissa atk:n tuloa. Kaupunkiautoihin, joissa on virkailijapöydät sekä edessä että takana, tuli vakiovarusteeksi atk-putkitus eli vedettiin hyllyjen takaa muoviputki jonne olisi voitu asentaa atk:n vaatimat johdot. Kun vuoden 1991 alusta käyttöön otettua Muumia suunniteltiin, tiedettiin toki, että atk on tulossa, mutta ei tiedetty millaisia ja minkä kokoisia laitteita sitä varten tarvittaisiin. Siksi oli mahdotonta suunnitella virkailijatilat oikein, vaikka sitä yritettiin. Vasta laitteiden tultua nähtiin, minkälaisia ne olivat. Kirjastoautossahan jokainen neliösentti on tarpeen ja käytettävä tarkasti. Paksuille päätteille yritettiin löytää pöydältä tila, samoin näppäimistölle joko pöydältä tai sen alta. Ongelmien myötä tuli eri kokoisia muita laitteita, tuli upsia, muksia, invertteriä, puhelinta jne. Kaikille oli löydettävä jostain joku tila, pöydältä, pöytäpinnan alta, lattialta, sivuseinältä. Ne oli vain mahdutettava, ergonomiasta ei voinut puhuaakaan. Ja sitten tuli kuittikirjoitin, joka vaati taas oman lisätilansa pöydältä. Vasta vuoden 2003 alusta käyttöön otettu Roosa osattiin jo suunnitella oikein. Lisäksi gprs on vähentänyt eräiden laitteiden tarvetta. Paksujen päätteiden tilalle alkoi ilmaantua autoihin litteitä päätteitä jotka säästivät tilaa pöydällä. Katselimme niitä kateellisina muitten autoissa ja yritimme turhaan saada niitä omiin autoihimme kirjaston johdolta. Vasta useamman yrittämisen jälkeen ne saatiin Roosan tulon myötä, vaiheessa jolloin nuo litteät päätteet olivat hyvin yleisiä Suomen kirjastoautoissa. Tampere tuli tässä asiassa jälkijunassa.

Entäpä kassakone, senkin sopii tässä yhteydessä mainita. Kirjastothan käyttivät pitkään kassakuitteina Bireka-kuitteja. Kassakoneet tekivät kuitenkin vähitellen tuloaan myös kirjastoihin. Kassakone vie oman tilansa, jota autossa ei todellakaan ole liikaa. Kirjastoautot yrittivät siksi venyttää kassakoneitten tuloa mahdollisimman pitkälle, mutta tultaessa 2000-luvulle ne oli pakko hyväksyä. Birekoita ei enää valmistettu ja tuli rahanuudistus. Luonnollisin paikka kassakoneelle on siellä minne aineisto palautetaan. Muumista takaa virkailijatilasta ei kuitenkaan kassakoneelle löytynyt enää tilaa ja siksi se oli pakko sijoittaa etuvirkailijatilaan.

Lopuksi: kumpi on parempi, off line vai on line? Isoille ja lainaukseltaan suuremmille autoille on line ilman muuta. Se on samalla tulevaisuuden järjestelmä. Off line on kustannuksiltaan halvempi ja sopii pienemmille kunnille, joissa auton lainaus ei ole kovin suurta. Siellä yhden päivän viive ei ole suuri haitta. On line vaatii toimiakseen todella kunnolliset langattomat datayhteydet kaikilta pysäkeiltä ehkä jotain hiljaista yksittäistä pysäkkiä lukuun ottamatta. Jos pysäkeille ei saada kunnollisia yhteyksiä, on off line

toistaiseksi ainoa mahdollisuus. Tätä kirjoittaessani on Suomessa tietääkseni vain pari autoa joissa ei ole käytössä atk-lainausta. Kehitys on ollut nopeaa.

XVII Yhteydet kirjastoautosta

Jos 1960- ja 1970-luvuilla kirjastoautoon tuli jokin vika, eikä kuljettaja saanut autoa liikkeelle, oli apua oli saatava, mutta miten? Jos tämä tapahtui esikaupunkialueella, kuljettaja lähti hakemaan lähintä puhelinkioskia - niitä oli vielä tuohon aikaan esikaupungeissakin siellä täällä - tai hän meni lähimpään kauppaan soittaakseen apua - lähikauppojakin oli enemmän kuin nykyään. Mutta jos tämä tapahtui Teiskossa, jossa kauppoja ja puhelinkioskeja oli todella harvassa, ja huonolla onnella kuljettaja sai kävellä kaksi tai kolmekin kilometriä lähimpään taloon, jossa toivoi oltavan kotona. Joskus sääkin oli huono. Kuljettaja soitti joko korjaamolle tai kirjaston puhelinkeskukseen, joka sitten ystävällisesti auttaen hankki apua. Näitä puheluita kuljettajan ei tarvinnut maksaa itse, vaan raha voitiin ottaa auton kassasta. jonne jätettiin lappu tapahtuneesta. Mutta jos hänen tarvitsi saada tieto tilanteesta seuraavan päivän aamuvuoron kuljettajalle, ainoa mahdollisuus oli soittaa tälle illalla kotiin omasta puhelimesta. Osastonhoitaja oli myös mukana reiteillä ja jos joku sairastui, esimiehen ei saatu yhteyttä kuin vasta illalla kotoa. Toinen mahdollisuus oli, että sairastunut otti yhteyttä puhelinkeskukseen, joka yritti saada sijaista seuraavaksi päiväksi. Jos autot liikkuivat reiteillään jollain tavoin samalla suunnalla, yritettiin ruokatauko pitää edes osittain samaan aikaan ja samassa paikassa, jotta ehdittiin vaihtaa tarvittaessa kuulumiset. Läheskään aina tämä ei ollut mahdollista. Puhelimia autoissa ei siis tuohon aikaan ollut, sillä autoradiopuhelimet tekivät vasta tuloaan.

Kun päästiin 1980-luvulle, autoradiopuhelimia alkoi ilmaantua. Kaupunki perusti pari kolme sisäistä verkkoa eli ns. mökäpuhelimia, joissa kaikki verkossa olevat kuulivat toistensa puhelut. Puheluiden oli oltava lyhyitä, muutoin puhelinkeskus huomautti asiasta. Niistä voitiin soittaa myös lankapuhelimiin keskuksen kautta. Mitään henkilökohtaisia työasioita niissä ei voinut hoitaa. Näissä tapauksissa oli parasta vain pyytää ao. henkilöä: ”soita illalla minulle kotiin”. Myöskään kirjavarauksiin tai aineistoon liittyviä asioita ei niillä voitu hoitaa. Kirjastoautoille sopi parhaiten kuljetustoimiston verkko, mutta sinne pääsy ei ollut aluksi itsestään selvää. Verkosta vastannut sähkölaitoksen insinööri vastasi pyyntömme kieltävästi, koska verkkoon ei hänen mielestään mahtunut kirjastoauton puheluja. Ihmettelimme. Kun tuon insinöörin tilalle tuli toinen henkilö, uudistimme pyyntömme ja nyt vastauksena saimme: ”Onko kirjastolla rahaa puhelimen hankintaan?” Olihan kirjastolla ja olisi ollut jo aikaisemminkin. Mökäpuhelin oli jo selvä apu tilanteeseen, kun autot saattoivat olla reitillä ollessaan keskenäänkin yhteydessä tai kuulivat mökäpuhelimesta, kun toinen auto pyysi apua.

Autojen siirryttyä atk-aikaan NMT-puhelimia voitiin atk-käytön ulkopuolella käyttää normaaleina autopuhelimina. Tämä antoi mahdollisuudet hoitaa myös henkilöasioita, kuten sairasloma-asioita ja sijaisten hankintaa osastonjohtajan ollessa itse kierroksella. Samoin autot saattoivat näin paremmin pitää yhteyttä toisiinsa, kunhan katsoivat, että kummallakaan puhelin ei ollut samanaikaisesti atk-käytössä. NMT-puhelin toi jälleen pientä parannusta,

mutta ei antanut esim. asiakkaille mahdollisuutta soittaa autoihin, mitä asiakkaat ja myös auton henkilökunta toivoivat.

Autopuhelimia oli alkanut tulla vähitellen entistä enemmän kuorma- ja linja-autoihin ja ne alkoivat yleistyä myös kirjastoautoissa. Pyysimme useamman kerran kirjaston johdolta lupaa saada hankkia atk-puhelimista riippumattomat autopuhelimet autoihimme parantaaksemme asiakaspalveluamme. Vetosimme asiakkaiden toiveisiin ja vetosimme siihen, että kirjastoauto on tavallinen kirjasto ja sellaisessa on nykyään ilman muuta puhelin. Asiakkaila pitää olla mahdollisuus soittaa omaan kirjastoonsa, on se sitten pyörien päällä tai ei. Kirjaston johto ei aluksi ymmärtänyt perusteluitamme.

Auton henkilökunta joutui kaikesta huolimatta soittamaan omilla puhelimillaan työpuhuita ilman korvausta, jotta auton sujuva toiminta olisi ollut ylipäätään mahdollista. Vasta aivan viime vuosina ymmärrettiin normaalin puhelimen tärkeys.

Sellaisen, joka vasta aivan viime aikoina on tullut töihin kirjastoautoon, saattaa olla vaikea ymmärtää, mitä vaikeuksia kirjastoauton henkilökunnalla on vuosikymmenten varrella ollut yhteyksien saamisessa hätätilanteissa. Joskus puhelimen merkitystä ei ole ymmärretty, ja joskus sen käyttö ei ole ollut edes teknisesti mahdollista.

XVIII Kirjastoauton talli, huolto ja korjaukset

”Taas pyörii kuin ihmisen mieli”, sanoi kuljettaja, kun kirjastoauton moottori oli taas kunnossa.

Käsittelen nuo otsikossa mainitut asiat yhdessä koska ne Tampereella ovat liittyneet toisiinsa eri tavoin.

Koko maata ajatellen kirjastoauton tallin suhteen on kahdenlaista tai tarkasti ottaen kolmenlaista käytäntöä. Yksi tapa on, että kirjastoautolla on oma talli pääkirjastorakennuksen yhteydessä ja samassa tilassa on kirjastoauton työhuone ja mahdollinen oma aineistovarasto. Tällöin auton tankkaus, ulkopesu, huolto ja korjaukset on tehty jossain muualla. Kuljettaja on mieluummin illalla ennen talliin ajoa tai aamulla käynyt pesemässä käsin auton ulkoa, sillä harvassa paikassa on ollut mahdollisuutta ajaa autoa linja-auton pesukoneen läpi. Tämä on hyvä vaihtoehto edellyttäen, että kirjastoauton talli on suunniteltu tarkoituksenmukaisella tavalla esim. siten, että talliin ajo ja sieltä ulos ajo on helppoa ottaen huomioon ympäröivän liikenteen. Tallin pitää olla maan tasalla, eikä kerrosta alempana, sillä siinä tapauksessa luiska saattaa rajoittaa auton pituutta ja olla talvella liukas. Suomessa on esimerkkejä sekä hyvin että huonosti suunnitelluista talleista pääkirjastorakennuksessa. Tässä mallissa kuljettajalla menee aikaa tallilta huoltoihin, pesuun ja tankkaukseen.

Toinen tapa on - varsinkin silloin, kun pääkirjastorakennukseen ei ole ollut mahdollista

saada tallia - että talli on sellaisessa paikassa, jossa on mahdollista tehdä tankkaukset, huollot sekä ulko- ja sisäpesut. Tällöin kuljettajan ei tarvitse erikseen lähteä viemään autoa muualle näitä toimenpiteitä varten. Tässä on usein ongelmana se, että auto joudutaan lastaamaan pääkirjaston edessä ulkoa käsin. Tästäkin tavasta on löydettävissä sekä hyvin että huonosti järjestettyjä ratkaisuja. Tuo edellä mainittu kolmas vaihtoehto on Turun malli. Siinä kirjastoauton talli on auton oman aineistovaraston ja työhuoneitten yhteydessä, mutta erillisessä rakennuksessa, eikä aivan sen lähellä ole kiinteää kirjastoa. Jos asiakas tilaa auton kokoelmasta puuttuvaa aineistoa, se täytyy kuljettaa auton varastolle.

Tampereella oli vanhan pääkirjaston aikana itsestään selvää, että kirjastoauton tallin oli oltava jossain muualla. Uuteen pääkirjastoon tallia aluksi suunniteltiin, mutta arkkitehtikilpailun voittaneessa Pietilän Metsossa talleille ei ollut tilaa. Katsottiin, että kirjastoauton talli vie liikaa arvokasta tilaa pääkirjastorakennuksesta joten talli jäi muualla.

Kirjastoauto toiminta alkoi Tampereella 27.6.1966 mutta kirjastoauton talliasia oli kirjastolautakunnassa esillä ensimmäisen kerran vasta 30.11.1966: ”Kirjastonjohtaja ilmoitti, että liikennelaitos vuokraa Nekalan tallilta tilat kirjastoautoa varten 1.12.1966 alkaen 30.4.1967 asti 100 mk:n kuukausivuokraa vastaan. Vuokraan sisältyy kirjastoauton pesu ja siivous. Ilmoitus merkittiin tiedoksi.” (Lautakunnan kokouksen ptk 419 §). Herättää todella ihmetystä se, miksi kirjastoauton tallikysymys tuli esille kirjastolautakunnassa vasta lähes puoli vuotta toiminnan alkamisen jälkeen. Tuntuu siltä, että ei Mäkelä eikä kukaan hänen avustajistaan ymmärtänyt tallikysymyksen tärkeyttä. Nytkin liikennelaitoksen kanssa tehtiin sopimus vain talven ajaksi. Mutta missä kirjastoauto oli tuon ensimmäisen puoli vuotta? Kirjastoauton ensimmäinen kuljettaja Raimo Kanto kertoi, että auto oli yötä kuljetustoimistolla Nekalassa, jossa kuljetustoimisto huolehti niin sisä- kuin ulkopesusta sekä teki auton huollot. Kanto itse tankkasi auton, katsoi öljyt ja nesteet. (Kanto)

Kirjastoautolle ei löydetty vakinaista tallia ja toimittiin tilapäisjärjestelyin. Kirjastonjohtaja otti talliasian seuraavan kerran esille kirjastolautakunnassa 13.5.1968, jossa hän kertoi tilanteesta. ”Kirjastoauton tallikysymys on edelleen avoin. Ensimmäisenä talvena auto oli sijoitettuna Liikennelaitoksen lämpimään talliin ja kesäajat Kuljetustoimiston pihalle. Viime talven auto oli Kuljetustoimiston tallissa, mutta sielläkään ei sille enää ensi syksynä ole tilaa, joten sille ensi talvena olisi saatava jostain lämmin säilytyspaikka. Kirjastonjohtajan esitys: Kirjastolautakunta esittänee kaupunginhallitukselle, että se osoittaisi kaupunginkirjaston kirjastoautolle ensi syksystä alkaen lämpimän tallin talvikaudeksi.” (Lautakunnan kokouksen ptk 78 §) Mäkelä ei ollut näköjään onnistunut epävirallisissa neuvotteluissa löytämään autolle tallia ja pyysi nyt avuksi kirjastolautakunnan kautta kaupunginhallitusta, mutta nytkin vain seuraavan talven ajaksi.

Näyttää siltä, että kirjastoauto jäi kevättalveen asti kuljetustoimistoon talliin, koska kirjastolautakunnassa oli 17.3.1969 ilmoitusasiana ”28.2.1969 liikennelaitoksen kirjelmä n:o 119, jossa ilmoitetaan kirjastoauton tallin vuokraksi liikennelaitoksen Nekalan hallilla 3.3.1969 alkaen 100 mk/kk, mihin vuokraan sisältyy myös siivous sisältä ja ulkoa – Kirjastoauton nykyinen siivous ei oikein tyydytä, joten asiasta neuvotellaan edelleen ja vuokra tästä syystä saattaa nousta.” (Lautakunnan kokouksen ptk 44 §) Nähtävästi Mäkelä piti liikennelaitosta parhaimpana paikkana, mikä olikin luonnollista, sillä onhan kirjastoauto linja-auton kokoinen. Liikennelaitoksen ilmoittama vuokra oli sama kuin talvella 1966-67.

Liikennelaitos ilmoitti uuden vuokran ja uudet ehdot, jotka kirjastolautakunta hyväksyi 31.3.1969. ”Kun kirjastoauto kuukausi sitten siirrettiin liikennelaitoksen tallille, ei sen vuokraan sisältynyt siivous ole tyydyttänyt kaupunginkirjastoa. Tästä syystä liikennelaitos on tehnyt uuden tarjouksen, jossa se on ottanut huomioon kirjastoauton edellyttämään siivoukseen tarvittavan ajan ja samalla tähän vuokraan sisältyy myös parannettu siivous ja päivittäinen huolto. Tämän johdosta kirjastoauton vuokra, johon siis nyt sisältyy myös parannettu siivous ja päivittäinen huolto, nousee 1.4.1969 alkaen 420 mk:ksi / kuukaudessa. Tämä edellyttää, että päivittäiseen siivoukseen käytetään kaksi tuntia ja huoltoon ½ tuntia ja että auto on kuukaudessa keskimäärin 21 pv ajossa varsinaisen hallivuokran ollessa 70 mk / kuukaudessa.” (Lautakunnan kokouksen ptk 56 §)

Kaupunginkirjaston toinen kirjastoauto aloitti toimintansa 10.11.1969. Sitä varten kirjastonjohtaja Mäkelä esitti kirjastolautakunnan kokouksessa 13.10.1969, että tämä auto saataisiin sijoittaa liikennelaitoksen talliin samoilla ehdoilla ja samalla hinnalla kuin ensimmäinenkin auto. (Lautakunnan kokouksen ptk 159 §) Kirjastolautakunnan kokouksessa 24.11.1969 oli esillä liikennelaitoksen ilmoitus, jossa tämä hyväksyi toisen auton sijoittamisen talleihinsa. Tallin vuokra pysyi samana, mutta liikennelaitos korotti siivouksesta ja päivittäisestä huollosta perimäänsä hintaa 350 mk:sta 474,50 mk:aan. Liikennelaitos ilmoitti, että tuohon huoltoon sisältyi kuljetus hallialueella, ulkopuolinen pesu, polttoainetäydennys, jäähdytysnesteiden tarkastus, moottoriöljyn tarkastus, renkaiden tarkastus, jousien ym. yleistarkastus auton alla ja pikkuvikojen korjausta. (Lautakunnan kokouksen ptk 183 §) Sinällään tuo liikennelaitoksen tekemä päivittäinen huolto oli kuljettajien ja kirjaston kannalta paras ratkaisu, sillä se säästi kuljettajien työaikaa.

Liikennelaitoksen omat siivoojat hoitivat kirjastoauton siivouksen. Tässä oli kuitenkin ongelmia ja siivoukseen haettiin uusi ratkaisu, joka oli esillä kirjastolautakunnan kokouksessa 11.5.1970. ”Kirjastoautojen siirrettyä viime marraskuussa liikennelaitoksen halleille, myös niitten siivous siirtyi silloin liikennelaitoksen hoidettavaksi. Siivous liikennelaitoksella kulkee kuitenkin ”nauhalla”, kun sen sijaan kirjastoautot kaipaavat ”persoonallista” käsittelyä. Tästä syystä, yhteisymmärryksessä liikennelaitoksen kanssa, kirjastoautojen siivous siirrettiin 1.5.1970 alkaen yksityisen siivoojaan tehtäväksi samalla tuntipalkalla mitä liikennelaitos laskutti.” Itse asiassa siivouksen hinta laski 297 mk:sta 250 mk:aan. (Lautakunnan kokouksen ptk 76 §) Muistelen, että tämä yksityinen siivooja teki työnsä hyvin.

Kirjastoautojen tallikysymys näytti näin ratkaistun, ja kaikki sujuikin hyvin runsaat pari vuotta, kunnes kirjastonjohtaja ilmoitti kirjastolautakunnan kokouksessa 20.11.1972: ”Liikennelaitoksesta oli tänään ilmoitettu, että se tarvitsee kirjastoauton tilat omaan käyttöönsä, joten kirjastoautot on siirrettävä sieltä muualle. – Kirjastonjohtaja ilmoitti keskustelleensa jo kirjastoautojen siirtämisestä kuljetustoimiston pihalle ”liekaan”, mikä kuitenkin edellyttää erinäisiä hankintoja, mikäli se on yleensä mahdollista. Asian tuoreuden takia se on vielä täysin avoin tapaus, mutta tutkimuksia jatketaan.” (Lautakunnan kokouksen ptk, ilmoitus-asia)

Kirjastoauton tallitutkimuksia jatkettiin. Marraskuussa liikennelaitos ei ollut vielä ilmoittanut lopullista päivämäärää, mihin mennessä kirjastoautot on siirrettävä pois, mutta kirjastolautakunnan kokouksessa 12.1.1973 tuo asia tuli selväksi. ”Liikennelaitoksen kirjelmä n:o 8, 3.1.1970, jossa Liikennelaitos sanoo irti kirjastoautojen säilytyksen Nekalan talleilla

4.2.1973 mennessä. Liikennelaitoshan otti yhteyttä jo viime syksynä tässä asiassa, jolloin kirjastonjohtaja kääntyi kaupunginjohtaja Vartolan puoleen, joka ilmoittikin varaavansa kirjastoautoille tilaa pääpaloasemalle rakennettavista halleista. Nämä hallit eivät kuitenkaan valmistu helmikuuhun mennessä, joten kirjasto on vaikeuksissa, sillä kirjastoautojen säilytys ulkona niitten omien lämmityslaittein tuottaa haittaa sekä kirjoille että siivoukselle. Kirjastonjohtaja ilmoittikin ottaneensa asian johdosta yhteyttä kaupunginjohtaja Vartolaan, joka kehotti tiedustelemaan hallitiloja yksityisiltä liikennöitsijöiltä. Kirjastonjohtaja olikin näin menetellyt, mutta tuloksettomasti. Asiasta käydyn perusteellisen keskustelun jälkeen kirjastolautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että se osoittaisi kaupunginkirjaston kirjastoautoille säilytystilat, jotka ovat niille välttämättömät sekä siivouksen että kirjojen kunnan ja kirjastoautoihin helposti kohdistuvan ilkvallan takia.” (Lautakunnan kokouksen ptk 11 §)

Tuossa kirjastolautakunnan kokouksen 12.1.1973 11 §:ssä on eräitä huomioitavia kohtia. Kirjastoautojen tallikysymys oli tullut vakavasti esille ja kirjastonjohtaja oli pyytänyt apua kaupungin johdolta. Muistan tuon palokuntavaihtoehdon. Kirjastoauton väellä ei olisi ollut mitään sitä vastaan, mutta tähän vaihtoehtoon ei enää palattu. On kiintoisaa huomata, että jo vuonna 1973 kaupungin johto olisi ollut valmis hyväksymään myös yksityisen omistaman tallin.

Uutena kirjastoautojen tallivaihtoehtona oli kirjastolautakunnan kokouksessa 22.2.1973 esillä: ”6.2.1973 kaupunginhallituksen kirjelmä n:o 471, jossa kaupunginhallitus osoittaa kaupunginkirjaston kirjastoautoille uuden säilytyspaikan Kalevan tukikohdassa. – Tämä kysymys on uudelleen ja edelleen tutkittavana järjestelytoimistossa.” (Lautakunnan kokouksen ptk, ilmoitusasiat) Kuljetustoimiston Kalevan tukikohtaan siirtyminen ei toteutunut ja asiassa otettiin eräänlainen ”hengähdystauko”. Kirjastolautakunnassa 8.3.1973 oli esillä ”26.2.1973 kaupunginhallituksen kirjelmä n:o 796, jossa ilmoitetaan, että kirjastoautojen säilytys- ja huoltosopimuksen irtisanomisesta huolimatta kirjastoautoja säilytetään ja huolletaan toistaiseksi ja ainakin 15.3.1973 saakka liikennelaitoksen Nekalan hallilla.” (Lautakunnan kokouksen ptk, ilmoitusasiat)

Kirjastoauton henkilökunta oli huolestuneena seurannut itselleen tärkeää kirjastoautojen tallikysymyksen kehittymistä. Henkilökunta piti ehdottoman välttämättömänä sitä, että kirjastoautoja säilytetään lämpimissä sisätiloissa. Ilmassa oli yhtenä vaihtoehtona se, että kirjastoautot olisi siirretty ulkotiloihin esim. kuljetustoimiston pihaan. Kirjastoauto-osaston puolesta osastonhoitaja Sirkka-Liisa Janakka kirjoitti seuraavanlaisen muistion jonka laitoin tähän sellaisenaan, koska siinä tuodaan esiin niitä asioita joihin jouduttiin palaamaan vielä saman vuoden eli vuoden 1973 lopulla.

”Kirjastoautojen mahdollista joutumista pois kaupungin liikennelaitoksen lämpimistä talleista esim. ulkotiloihin kaupungin kuljetustoimiston pihaan voitaneen pitää kielteisenä ilmiönä mm. seuraavista syistä:

- kirjastoautojen siivouksen takia: jos autot joudutaan säilyttämään ulkona, nykyiset siivoajat saattavat kieltäytyä autojen siivouksesta (ilmeisesti työehtosopimus ei edellytä työskentelyä kyseisissä olosuhteissa). Esim. pesuvedet voitaisiin joutua kantamaan kaukaakin sekä vaihtelevissa sääolosuhteissa. Huom! Vaikka III kirjastoauto viettääkin nykyään yöt ulkosalla, se kuitenkin ajetaan sisätiloihin siivouksen ajaksi.

- autojen ulkopinnan pesu pakkasella aiheuttaa jääymistä (ikkunat!), myös ovien lukot saattavat jäätyä.
- mikäli autojen sisälämmitystä ei voida järjestää, kirjat ilmeisesti joutuvat kärsimään jatkuvasta kosteudesta (tämä havaittiin III kirjastoauton kohdalla sen ollessa 1971 Teiskon kunnan omistuksessa ja joutuessa seisomaan yöt ulkona lämmittämättömänä).
- miten järjestetään lumen ajaminen kirjastoautojen katoilta?
- liikennelaitoksen kuljettajien ei kuuleman mukaan tarvitse lähteä ajamaan kylmissä autoissa.
- ulkotiloissa voidaan II ja III kirjastoauton lämmitys järjestää sähköllä toimivilla puhaltimilla; sähköistämätön I auto aiheuttaa omat ongelmansa. Voidaanko sitä paitsi luottaa puhaltimien toimintaan esim. pitkien juhlahpyhien aikana?
- mikäli lämmin tallitila joudutaan hankkimaan muualta kuin Nekalasta, tuottaa tankkauksen, pesun, huollon, siivouksen ym. järjestely lisähankaluuksia. Jos autot joudutaan sijoittamaan eri talleihin ja mahdollisesti kauaksikin kirjastosta ja huoltopaikoista, kirjastoautonkuljettajien työ vaikeutuu. Jo kuljetustoimistoonkin on kuuleman mukaan erittäin huonot liikenneyhteydet.
- vaikka kuljetustoimiston pihamaa on aidattu ja vartioitu, se on kaupungin kuljetuspäälliköltä saatujen tietojen mukaan silti altis ilkitöille. Miten tällaisissa tapauksissa voidaan estää kirjastoautojen ja niiden sisältämien kirjojen ynnä kaluston joutuminen mahdollisten näpistelyjen ja pahanteon kohteeksi.” (Janakka 1973a)

Varsin aiheellisia kysymyksiä jotka tulivat eteen uudelleen myös myöhempinä vuosina.

Kirjastoautot jäivät toistaiseksi liikennelaitokselle, sillä ilmoitusasiana oli kirjastolautakunnan kokouksessa 23.5.1973 kirjastonjohtajan esittämä sopimus asiasta. Sopimus oli sisällöltään entisen kaltainen paitsi kahdelta olennaiselta osalta: että autoja voitiin säilyttää joko sisällä hallissa tai ulkona sähköpistokkeessa ja että määräaikaishuollot ja korjaukset tilaa kirjastolautakunta kuljetustoimistolta. (Lautakunnan kokouksen ptk, liitteet)

Ulkosäilytyksen osalta kävi niin kuin kirjastoauto-osasto pelkäsikin. Määräaikaishuollot teki kuljetustoimisto mutta autojen korjaukset korjaustoimisto, jonka vastualueeseen kuuluivat muutoin kaupungin erilaiset koneet ja laitteet autoja lukuun ottamatta. Ratkaisu oli auto-osaston toivomuksesta tehty ja kysymys oli henkilöstä. Korjaustoimiston työnjohtaja teknikko Yrjö Rasva suhtautui kirjastoautoihin hyvin myönteisesti ja ymmärsi niiden ongelmat. Aina kun tuli vika johonkin autoon, löytyi mies korjaamaan sitä heti.

Kirjastonjohtaja Mäkelän jäätyä eläkkeelle syyskuun lopussa 1973 vt. kirjastonjohtajana toiminut Maija-Liisa Peltonen joutui heti alkuun käsittelemään kirjastoauton tallikysymystä nimenomaan ulkosäilytyksen osalta kirjastolautakunnan kokouksessa 17.10.1973. ”Tampereen kaupunginkirjasto ja kaupungin liikennelaitos ovat tehneet kirjastoautojen säilytyksestä vuokrasopimuksen huhtikuun 30 päivänä 1973 (sopimus asui voimaan 1.5.1973). Siitä selviää, että liikennelaitos säilyttää kaupunginkirjaston kolmea kirjastoautoa Nekalan hallialueella, ja että liikennelaitos rakentaa sähkölämmitykseen perustuvat ulkolämmityslaitteet mittareineen. Autoja voidaan myös säilyttää autohalleissa, milloin liikennelaitos katsoo sen olevan mahdollista. – Kirjastoautot ovat saaneet olla lämpimän ajan halleissa, koska tilaa on riittänyt. Nyt kylmien ilmojen tullessa on odotettavissa, että kirjastoautot jätetään ulos tilanpuutteen vuoksi. Voimme todeta liikennelaitoksen menettelevän tällöin tehdyn sopimuksen mukaisesti. Tämä on valitettavaa, koska kirjat ja lainauskamera ovat

vaarassa pilaantua, ja henkilökunnan terveyden kannalta on kylmä auto hyvin epätydyttävä. Hallitiloja on tiedusteltu myös yksityisiltä liikennöitsijöiltä, mutta turhaan (ptk. n:o 1 12.1.1973). Kirjastoautojen säilytyksestä on neuvoteltu myös järjestelypäällikkö Korhosen ja teknikko Alangon kanssa, mutta hallitilaa ei ole löytynyt mm. siitä syystä, että liikennelaitos ei saanut v. 1973 uutta hallitilaa Nekalaan. Mitä asian hyväksi olisi tehtävä?

Päätös. Keskustelun jälkeen päätettiin, että vt. kirjastonjohtaja ottaa yhteyttä apulaiskaupunginjohtaja Pentti Haloseen ja lähettää sen jälkeen kaupunginhallitukselle kirjelmän, jossa selvitetään perusteellisesti, miksi on erittäin tärkeää, että kirjastoautot säilytetään sisällä sekä pyydetään kaupunginhallitukselta asian vaatimia toimenpiteitä.” (Lautakunnan kokouksen ptk 188 §)

Vt. kirjastonjohtaja Peltonen kertoi kirjastolautakunnassa 8.11.1973 ilmoitusasiana ottaneensa yhteyttä kirjastoauton talliasiaassa Kangasalan Suoramalla sijaitsevaan Säiliö-rakenne Oy:hyn. Sieltä olisi ollut saatavilla hallitilaa. Autojen siivous, ulkopesu ja huollot tehtäisiin n. 400 metrin päässä olevalla Sallisen huoltoliikkeellä. Liikennelaitokseen verrattuna tämä ratkaisu olisi ollut kuitenkin kustannuksiltaan kaksinkertainen. Lisäksi ”Kirjastoautojen säilyttäminen Kangasalan Suoramalla 14 kilometrin päässä keskustasta vaikuttaisi epäedullisesti kirjastoautojen aikatauluihin, koska kirjastoautonkuljettajien työaika olisi muutettava. Nykyisin henkilökunnan työaika päättyy kirjastoautoissa viimeisellä pysäkillä klo 19.30. Tämän jälkeen on varattu 30 minuuttia autojen kuljetukseen Nekalan halleille ja kiinnittämiseen ulkolämmityslaitteisiin.” (Lautakunnan kokouksen 8.11.1973 pöytäkirja, ilmoitusasiat) Yksityisen omistama talliasia jäi tällä kertaa tähän ja siihen palattiin vasta 25 vuotta myöhemmin.

Liikennelaitoksen mielestä autojen säilyvyyden kannalta paras ratkaisu oli ulkosäilytys sähköjohtoon kiinnitettynä lisätyn sisällä olevalla lämpöpuhaltimella. Kuljettajat ajoivat autot sähköpistokkeiden luo ja kiinnittivät johdot niihin sekä tarkastivat, että sulake oli päällä. Aina ei ollut. Aamulla kello viiden maissa, kun liikennelaitoksen busseja oli lähtenyt halleista, hallimiehet veivät autot sisälle halliin siivousta varten ja tankkasivat sekä ajoivat autot tarvittaessa pesukoneen läpi. Näin sen piti tapahtua, mutta välillä pistokkeiden sulake hypähti päältä pois, jolloin auton sisäpuhallin lakkasi toimimasta. Alueella kiertävän vartijan piti tarkastaa kierroksellaan sulakkeen toiminta, mutta näin ei aina tapahtunut. Erityisen kohtalokasta oli, kun toisinaan sulake lakkasi toimimasta viikonloppuna. Myös pientä ilkivaltaa tapahtui joskus.

Kirjastoauton henkilökunta ei ollut tyytyväinen talven kokemuksiin. Asia oli esillä kirjastolautakunnan kokouksessa 4.4.1974, joka oli uuden kirjastonjohtajan Elna Elonheimon ensimmäinen lautakunnan kokous. Liikennelaitos oli suorittanut maaliskuussa 6. ja 7. päivän eli keskiviikon ja torstain välisenä yönä autoissa sisätilan lämmön ja kosteuden mittauksen siten, että toinen mitatuista autoista oli ollut ulkona, ja toinen sisällä. Ulkolämpötila oli ollut klo 03.00 -6°C ja klo 05.30 -10°C . Ulkona olleen auton sisälämpötila oli ollut klo 20.30 ja 21.00 19°C , klo 00.30 16°C , 03.00 14°C ja 05.30 12°C kosteuden ollessa koko ajan 43 %. Sisällä olleen auton osalta vastaavat luvut olivat: klo 20.30 ja 21 17°C , klo 01.00 16°C , klo 03.00 15°C ja klo 05.30 12°C kosteuden ollessa aluksi 50 % nousten vähitellen 53 %:iin. (Lautakunnan kokouksen ptk 87 §)

Annoin lautakunnalle tuosta liikennelaitoksen yllämainitusta mittauksesta seuraavanlaisen lausunnon: ”Yleisesti ottaen taulukko ei sano paljoakaan, vaan se vaatii seurakseen edes lyhyen selvityksen ja tällaista jäi kaipaamaan. Taulukon mukaan yksi auto on ollut hallissa samaan aikaan, kun kaksi muuta ovat olleet ulkona. Olisi ollut mukava tietää, mikä auto on ollut sisällä ja mistä ulkona olleesta autosta mittaukset on tehty.

Tutkimusyönä on ollut 6. ja 7. välinen yö, jolloin lämpötila on vaihdellut $-6^{\circ}\text{C} - 10^{\circ}\text{C}$ välillä. Tämä talvi on ollut jo toisen kerran peräkkäin poikkeuksellisen leuto, ja siksi olisikin ehkä syytä tehdä samanlainen tutkimus ensi talven mahdollisten kovien pakkasten (alle -20°C) aikana. Taulukosta voi havaita, että autojen sisälämpötila on pikkuhiljaa laskenut, tosin tämä on tapahtunut vasta puolen yön jälkeen, koska autoissa on ollut koko päivän lämmitys päällä ja ne tulevat hallille vasta klo 19.30 jälkeen. Siksi olisikin syytä uusia tämä tutkimus viikonlopun aikana, koska autot tulevat hallille lauantaisin jo kohta klo 15 jälkeen, ja ne seisovat ulkona sähköjohtojen päässä aina maanantaiaamuun n. klo 5 asti, jolloin ne tarvittaessa pestään ja viedään halliin siivousta varten. Tämä uusi tutkimus selvittäisi ilmeisesti, pysähtyykö lämpötilan lasku tämän taulukon osoittamiin lukuihin vai laskeeko yhä edelleen.

Kosteusprosentteista on todettava, että ulkona olleessa autossa on luku n. 10 % pienempi kuin hallissa olleen. Kuitenkin jäi kaipaamaan selvitystä siitä, miltä korkeudelta mittaukset on tehty. Onko mahdollisesti lähellä lattiaa kosteus erilainen kuin katon rajassa? Kosteusprosentteista sinänsä mahdotonta sanoa mitään, koska ei ole olemassa mitään normeja niin sopivasta kosteudesta kuin myöskään lämpötilasta.

P.S. Kakkosauton kamerassa vikoja aamuisin. Kaupungin sähkömiehet arvelevat johtuvan kylmyydestä.” Lautakunta päätti merkitä mittauksen tiedoksi. Kirjastoautoille on pyrittävä saamaan hallitila. Asian käsittelyä jatketaan myöhemmässä vaiheessa, jolloin kiinnitetään erityisesti huomiota valtionapukysymykseen. (Kirjastolautakunnan kokouksen 4.4.1974 ptk 87 §) Kirjastoauton hallivuokriin sai valtionapua.

Kirjastolautakunta palasi kirjastoautojen tallikysymykseen puolen vuoden kuluttua kokouksessaan 13.11.1974. Todettiin, että ”kirjastoautojen kirjat, lainauskamerat ja reikäkortit ovat alttiita lämmön ja kosteuden vaihteluille erityisesti pakkastalvina... Kirjastoautot ovat suhteellisen usein korjattavina, mihin ovat osaltaan vaikuttamassa kirjastoautojen epätyytyttävät säilytystilat. Huollon ja puhdistuksen vuoksi olisi erittäin käytännöllistä, jos kirjastoautot voitaisiin sijoittaa liikennelaitoksen autotalleihin. Kirjastoautotallien vuokra kuin kirjastoautotallien rakentamiseen on mahdollista saada valtionapua.” Lautakunta hyväksyi kirjastonjohtajan esityksen jonka mukaan ”Kirjastolautakunta esittää, että kirjastoautoille varattaisiin ensi tilassa autotallit ja että kirjastoautoille rakennettaisiin autotallit kaupungin autotalleja rakennettaessa.” (Lautakunnan kokouksen ptk 254 §)

Mitään ei kuitenkaan tapahtunut. Autotalleja ei rakennettu, vaan autot seisoivat talvella ulkona sähköjohtojen päässä liikennelaitoksella. Kunnes sitten kirjastolautakunnan kokouksessa 21.2.1979 kerrottiin lyhyesti kirjastoautojen siirtämisestä kuljetustoimiston tiloihin. (Lautakunnan kokouksen ptk 55 §). Sieltä oli vihdoinkin löytynyt hallitilaa kirjastoautoille, toistaiseksi kuten aina. Asia oli esillä kirjastolautakunnassa 4.11.1981. Kirjastoautot olivat samassa hallissa roska- ja nosturiautojen sekä parin pienemmän auton kanssa. Hallia käytettiin samalla autojen pesupaikkana. Oli herännyt epäily siitä, että tästä voisi olla haittaa

autojen kunnolle. Autojen korjauksesta vastaavan työnjohtajan Yrjö Rasvan ja kuljetustoimiston työnjohtajan Heikki Heleniuksen mielestä syytä huoleen ei ollut, koska autot tulivat halliin vasta n. 3,5 tuntia viimeisen pesun jälkeen. Hallissa olleen lämpöilmapuhaltimen ansiosta kirjastoautojen tullessa halliin hallin lattia oli jo kuiva ja lisäksi hallin ilmanvaihtoa oli tarkoitettu tehostaa.

”Kirjastoautojen kannalta hallin nykyinen sijainti on varsin hyvä. Autojen huolto tapahtuu samassa rakennuksessa, korjaukset kadun toisella puolella, siivous kuljetustoimiston siivoojien toimesta ja polttoaineen tankkaus ja autojen pesu liikennelaitoksella vajaan kilometrin päässä. Kirjastoauto-osaston tähänastiset kokemukset tukevat työnjohtajien Heleniuksen ja Rasvan lausuntoja. Kun autot ovat ajaneet illalla halliin, hallin lattia on ollut kuiva. Aamulla ei ole havaittu kirjoissa liiallista kosteutta. Kirjastonjohtaja on lisäksi keskustellut asiasta liikennelaitoksen teknillisen johtajan Juhani Valannon kanssa.” (Lautakunnan kokouksen ptk 340 §)

Tämä oli muuten viimeinen kerta, kun kirjastoautojen talliasia oli esillä kirjastolautakunnassa. Kirjastolautakunta lakkautettiin vuoden 1992 lopussa ja kirjastoasiat siirtyivät kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunnan käsiteltäviksi.

Kirjastoautojen tallikysymys oli ratkaistu kirjastoauto-osastoa tyydyttävällä tavalla. Kuitenkin yhteistyö liikennelaitoksen kanssa jatkui. Edellä kävi ilmi, että kuljettajat kävivät tankkaamassa autot siellä, ajoivat autot pesukoneen läpi, ja usein autojen korjauksessa tarvittavat varaosat löytyivät juuri liikennelaitokselta.

Kirjastoauto-osaston mielestä kaikista huolimatta paras hallipaikka olisi liikennelaitoksen halleilla. Syynä oli juuri huolto- ja korjaus, sillä kirjastoautot oli rakennettu linja-autojen alustoille ja kori oli periaatteessa sama kuin linja-autoissa. Liikennelaitoksella oli paras ammattitaito, tilat ja välineet tällaisten autojen korjauksiin. Lisäksi siellä oli kaupungin ainoa linja-autojen pesukone. Liikennelaitokselle kirjastoautot pääsivät muistaakseni 1990-luvun vaihteessa. Sitä ennen koettiin kuitenkin yksi välivaihe. Kuljetustoimisto tarvitsi pesuhallinsa tiloja ja kirjastoautoille oli jälleen löydettävä uusi paikka. Se löytyi läheltä, Ajokin koritehtaan entisistä tiloista, joissa oli välillä toiminut postiautovarikko. Nyt noihin tiloihin muutti kaupungin katuyksikön eteläinen tukikohta. Hallitila oli kuitenkin kirjastoautoille erittäin huono. Oli lähes mahdotonta ajaa sisään tallin ovesta sen pienuuden takia. Tätä ei kaupungin taholta ensin uskottu, mutta lopulta ovea levennettiin edes hieman. Sisään ja ulos ajettaessa toisen puolen sivupeili oli käännettävä auton seinää vasten, jotta auto olisi mahtunut ovesta. Piha oli ahdas ja, kun siellä vielä aamulla liikkui katuosaston autoja, oli ison auton kääntäminen hankalaa.

Ennen liikennelaitoksen Nekalan halleille siirtymistä kirjastoautot olivat hetken aikaa liikennelaitoksen Pyynikin halleilla. Liikennelaitoksen luovuttua kokonaan näistä halleista autot pääsivät 1990-luvun alussa toivomaansa paikkaan Nekalaan asiallisiin hallitiloihin. Useamman vuoden ajan kaikki sujuikin hyvin pääosin siksi, että korjaamolla oli kirjastoautoja ymmärtäviä henkilöitä johtotehtävissä. 1990-luvun jälkipuoliskolla tilanne kuitenkin muuttui. Liikennelaitos katsoi tarvitsevansa busseilleen kahden kirjastoauton viemän hallitilan ja siirsi autot yöksi pesuhalliin, jossa bussien latioita pestiin vesipesulla. Hallin lattia oli märkä ja ilman kosteus oli autoväen mielestä liian suuri. Pelättiin tietokoneitten ym. laitteiden puolesta. Kirjoissa alkoi näkyä kosteuden aiheuttamia jälkiä. Asiasta neuvoteltiin useamman

kerran liikennelaitoksen korjaamon päällikön Niemisen kanssa mutta tuloksetta. Entinen teknillinen johtaja Valanto oli jäänyt eläkkeelle eikä hänen tilalleen tullut seuraajaa. Liikennelaitos teki kosteusmittauksen jonka piti osoittaa, että kosteus hallissa ei ollut liian suuri. Mittaus ei vakuuttanut tuloksellaan kirjastoauto-osastoa.

Kun yhteistyö liikennelaitoksen kanssa alkoi vaikeutua entisestään sekä hallitilan takia että myös korjaamon kanssa, kirjastoauto-osasto alkoi hakea kirjastotoimenjohtaja Tuula Martikaisen suostumuksella sopivaa hallitilaa yksityiseltä puolelta. Mahdollinen sopiva tila löytyi Multisillasta postiautovarikolta, joka hyvin pian muuttui liikelaitokseksi nimellä EasyKm. Järjestettiin tarjouskilpailu, jossa EasyKm teki edullisimman tarjouksen. Kirjastoautot siirtyivät Multisiltaan vuoden 1999 alussa. Kirjastoauto-osasto oli tyytyväinen ja etuna uudessa paikassa oli lisäksi se, että siellä korjaamo oli avoinna myös lauantaisin eli kirjastoautoja voitiin korjata sellaisenakin päivänä, jolloin autot eivät olleet ajossa. Iltavuoron huoltomies teki tarvittaessa pikkukorjauksia. Näitä mahdollisuuksia ei ollut liikennelaitoksella. Autojen poissaolot autotekniikkaan liittyvien korjausten takia vähenivät.

Kaikki ei ollut kuitenkaan niin hyvin kuin luultiin ja odotettiin. Ensimmäiset vaikeudet kohdattiin siivouksessa. Aluksi autot siivosi korjaamon oma siivooja ja hyvin siivosikin. EasyKm halusi alentaa omia kustannuksiaan ja palkkasi yksityisen siivousliikkeen siivoamaan. Tämä liike ei alkuunkaan ymmärtänyt kirjastoauton vaatimuksia siitä, millainen on hyvä siivous. Ainoa minkä se ymmärsi, oli hintansa reilua nostamista. Lopulta myös EasyKm ymmärsi tilanteen ja sen oma siivooja sai uudelleen alkaa siivota kirjastoautoja. Korjaus sujui EasyKm:n aikana hyvin, mutta yhtiö alkoi nostaa hintojaan, ensin hieman ja sitten reilummin. Tätä reilumpaa hinnankorotusta kirjasto ei enää hyväksynyt, vaan vaati perusteluja. Hinta hieman laskikin.

Samalla alueella kuin EasyKm toimi entinen tielaitoksen korjaamo, joka liikelaitokseksi muututtuaan sai nimekseen RasKone. Tämä yhtiö osti EasyKm:n. Kirjastoautot pysyivät entisissä halleissa, mutta uusien johtajien alaisina. Ilmeni huolimattomuuksia, joita yhtiö ei halunnut myöntää ja ilmeni yritystä ylilaskutukseen. Uudessa tarjouskilpailussa voitti Sarankulmassa toimiva Volvo Truck Center. Kirjastoautot siirtyivät uusiin tallitiloihinsa vuoden 2006 alusta ja ainakin alkukokemukset ovat olleet hyviä.

Kuluneiden 40 vuoden aikana kirjastoautoja on säilytetty, huollettu ja korjattu monessa paikassa. Kun kirjastoautotoiminnan aloittamista suunniteltiin, kirjastonjohtaja Mäkelä kiinnitti huomionsa siihen, että kirjastoautotoiminta ylipäättään saatiin aloitettua Tampereella. Hän oli kiinnostunut pysäkkipaikoista, aikatauluista ja auton suunnittelusta. Autotekniikan osalta häntä avusti kaupungin kuljetuspäällikkö Nummelin, johon Mäkelä tältä osin luotti. Näyttää kuitenkin siltä, että niin Mäkelä kuin Nummelin unohtivat, että pystyäkseen toimimaan kirjastoauto tarvitsee kunnolliset säilytystilat ja autojen huolto sekä korjaus on järjestettävä. Ellei näin ole, tulee liian helposti turhia poissaoloja reitiltä. Näyttää siltä, että nämä asiat tulivat niin Mäkelälle kuin Nummelinillekin vastaan yllättäen. He ymmärsivät asian vasta, kun auto oli valmistumaisillaan koritehtaalla. Kirjastoautolle olisi pitänyt järjestää kunnollinen talli sekä huolto ja korjauspaikka samanaikaisesti, kun kirjastoauton hankkimista alettiin suunnitella. Silloin olisi pystytty ratkaisemaan tämä asia pitemmällä tähtäimellä. Kun näin ei tehty, tässä on yksi perussyö moniin tallipaikkoihin.

Toinen perussyy oli alusta lähtien se, että kirjastoautot olivat kirjaston hallinnassa ja kirjasto oli kaupungilla ainoa autoja omistava hallintokunta, jolla ei ollut omia talleja eikä korjaamoa. Kirjastoautot joutuivat ikään kuin huutolaispojan asemaan niin kauaksi kun ne olivat yötä kaupungin omistamissa tiloissa ja niitä huolsivat sekä korjasivat kaupungin omat korjaamot. Kirjastoautoja työnnettiin milloin kummallekin oman korjaamon ja tallin omistavalle hallintokunnalle eli kuljetustoimistolle ja liikennelaitokselle vähintäänkin puoli väkisin, välillä kaupunginhallituksenkin päätöksillä ja painostuksella. Kummallekin omat autot olivat etusijalla niin tallipaikassa kuin huollossa ja korjauksissakin. Kirjastoauton tarpeita ei ymmärretty, eikä haluttu ymmärtää. Ei ymmärretty, että pientä lyhyttä ajanjaksoa lukuun ottamatta kirjastolla ei ollut vara-autoa kuten näillä hallintokunnilla. Kun kirjastoauto oli poissa liikenteessä korjauksen takia, sen huomasivat asiakkaat heti.

Toisaalta kyse on ollut usein hyvän tahdon puutteesta niin kuljetustoimiston kuin liikennelaitoksenkin taholta. Kun näissä hoitivat asioita sellaiset ihmiset, jotka vilpittömästi ymmärsivät kirjastoautojen tarpeet, asiat sujuivat kirjastoauton kannalta hyvin. Mutta kun näissä hallintokunnissa oli sellaisia ihmisiä, jotka eivät ymmärtäneet, niin heidän kanssaan jouduttiin käymään lukuisia ikäviä ja hankalia neuvotteluja. Asenne tuntui välillä olevan sellainen, että kirjastoa ja kirjastoautoja saattoi kohdella miten hyvänsä. Kun kustannustietoisuus alkoi 1990-luvulla levitä hallintokuntiin, asenteisiin alkoi tulla mukaan myös näkemys, että kyllä kirjasto maksaa mitä hyvänsä.

Kun kirjastoautot sitten vuonna 1999 siirtyivät yksityisen yhtiön tiloihin ja huolto ja korjaamopalvelut ostettiin sieltä, kaikki sujui aluksi hyvin. Vähitellen alkoi näkyä yhtiöiden käsitys, että kyllä kaupungilla on rahaa, kyllä se maksaa mitä tahansa pyydetään. Kaupungille, kirjastolle ja kirjastoauto-osastolle alkoi sinnekin levitä kustannustietoisuus. Haluttiin saada rahalle täysi vastine eikä oltu valmiita maksamaan mistä tahansa mitä tahansa.

Kirjastoautojen tallia, huoltoa ja korjausta voisi kuvata kuluneen 40 ajalta yhdellä ainoalla sanalla ja tuo sana on vuoristorata. Milloin kaikki on sujunut hyvin ja milloin taas huonosti. Toisinaan vastapuolella on ollut kirjastoautoja ymmärtäviä ihmisiä ja viime aikoina myös sellaisia, jotka ovat ymmärtäneet myös kirjastoauton olevan kustannustietoinen asiakas. Milloin taas on oltu alhaalla ja kirjastoautoväellä on ollut vilpittömän huoli kirjastoautojen kunnollisesta tallista, huollosta ja korjauksesta, koska nämä kaikki vaikuttavat omalla tärkeällä osallaan kirjastoautotoiminnan hyvään sujumiseen. Tällä hetkellä näyttää siltä, että ollaan vuoristoradan huipulla. Toivottavasti siellä myös pysytään.

XIX Onnettomuuksia

Kirjastoautot ovat kulkeneet 40 vuoden aikana satojatuhansia kilometrejä kelissä kuin kelissä niin liukkaalla kuin kuivalla asfaltilla, säässä kuin säässä niin kesähelteillä kuin kaatosateessa ja sakeassa lumipyryssäkin. Autot ovat ajaneet leveillä teillä ja hyvin ahtaissa paikoissa, ruuhkassa ja hiljaisessa liikenteessä. Autoja ovat ajaneet kymmenet ja taas kymmenet kuljettajat niin vakituiset kuin sijaisetkin. Kaikkea mahdollista olisi voinut tapahtua liikenteessä näiden vuosikymmenten aikana. Kuitenkin vain kolme pahempaa tapausta on sattunut. Niistä selviytymisessä on ollut mukana onneakin.

Vuosittain on tapahtunut toki kaikenlaista pientä. On ollut lukuisia teknisiä vikoja ja tullut autoille pieniä kuljettajan aiheuttamia kolhuja, mutta näitä tulee väistämättä ajettaessa kaikenlaisilla keleillä. Kirjastoautoissa on ollut aina periaatteena, että kuljettaja kertoo heti aiheuttamansa kolhun. Tästä on pidetty tiukasti kiinni, eikä siitä ei ole poikennut kuin joku yksittäinen kuljettaja. Kirjastoautoilla on ollut onni saada aina hyviä kuljettajia niin vakituisiksi kuin sijaisiksikin. Silloin kun sijaiset tulivat kaupungin kuljetustoimistosta, siellä ollut työnjohtaja ymmärsi hyvin kirjastoauton asettamat vaatimukset ja lähetti sijaiseksi vain sellaisia, jotka todella osasivat ajaa isoa autoa. Yhtenä syynä on ollut se, että jo vuosikymmenten ajan kuljettajaksi, niin vakituiseksi kuin sijaiseksikin, on otettu vain kirjastoautolla ajatun ajokokeen jälkeen. Ensin kokeen järjesti liikennelaitos ja sittemmin kirjastoauto-osasto itse. Ajokoe on ollut todella hyvä asia, sillä se on karsinut monta yrittäjää. Joku on huomannut jo ennen ajoon lähtemistä, että ei kannata edes yrittää. Eräs autossa joskus kuljettajana toiminut tosin sanoi, että hän ei tee koskaan virhettä. Onneksi hän ei ole enää kuljettajana, sillä ei auto myöskään tarvitse täydellistä kuljettajaa.

Aluksi muutama sinänsä vaaraton tilanne vuosikymmenten varrelta, ensimmäiset 1970-luvun alkupuolelta. Liukkaalla kelillä ojaan tai lumipenkkään ajoja on tapahtunut silloin tällöin. Muistan vuoden 1972 alkupuolella sattuneen tapauksen hyvin, koska olin autossa mukana kirjastoamanuenssina. Paikka oli Sammon valtatiellä hieman Tampere-Orivesi valtatie itäpuolella. Kerron tämän tässä siksi, että siitä oli valokuva seuraavan päivän Aamulehdessä. Ihmettelin kuljettajan kanssa tuolloin, mistä Aamulehden valokuvaaja osasikin tulla paikalle vain pari kolme minuuttia ojaan ajon jälkeen. Hinausauto veti auton pois ojasta ja jatkoimme matkaa.

Seuraava tapaus on muistaakseni joko vuodelta 1973 tai 1974. Kuljettajat olivat nuoria ja jostain syystä parin aamuvuorokuljettajan mieleen tuli kilpailla siitä kumpi ajaa nopeammin Nekalan talleilta pääkirjastoon. Voittaja toki löytyi ja palkintona hän sai laittaa tiukalla urakalla kirjoja hyllyyn ilman urakkatyökorvausta. Tuohon aikaan Keskustorin poikki meni Kauppakadulle Viistokatu. Voittanut kuljettaja oikaisi Viistokadulta pääkirjastolle jalkakäytävän reunan eli tamperelaisittain rotvallin yli seurauksena, että auto heilahti sivusuunnassa voimakkaasti ja toisen puolen hyllyt tyhjäntyivät kirjoista lattialle, arviolta n. 1 500 kirjaa. Kaaos oli melkoinen ja autolla piti kohta lähteä reitille.

Pari tapausta pääsi kirjastolautakunnan kokousten pöytäkirjoihin, molemmat 1980-luvun puolenvälin tienoilla. Kirjastolautakunnan kokous 15.2.1984. ”Kirjastoauto III törmäsi kääntyessään keskiviikkona 8.2.84 noin klo 19.00 vaikeissa sääolosuhteissa Pohtosillan pysäkin luona betonipylvääseen. (Oli lumipenkan sisällä) Autosta painui sisään sivuoven

viereinen helmaluukku, oven aukaisumekanismi vääntyi, samoin helmakotelo. Auto on viety korjausta varten Kiitokori Oy:n tehtaalle Kausalaan. Tehtaan arvion mukaan korjaus voi kestää viikon 8 (20.2.-25.2.) loppuun asti. Alustava kustannusarvio on noin 14 000 mk, mikäli ovimekanismin osia ei jouduta uusimaan.

Kaupunginhallituksen pysyväismääräyksen 10.1.1975 mukaan tapaturmassa tai lievän varomattomuuden aiheuttamassa vahinkotapauksessa korjauskustannuksia ei peritä kaupungin omalta kuljettajalta. Tapaturman tai lievän tuottamuksen piiriin voidaan lukea mm. vahinko, joka on johtunut huomattavan liukkaasta kelistä.” (Lautakunnan kokouksen ptk 73 §) Koska kuljettaja itsekin on kertonut tästä tapauksesta jälkeenpäinkin, niin kerrottakoon tässä, että hän oli Olli Lehtimäki. Kirjastoauto III oli tullut liikenteeseen vasta kolmisen viikkoa aikaisemmin. Korjaus kesti pari viikkoa.

Kirjastolautakunnan kokous 20.3.1985. Ao. pykälässä kerrotaan, että Kari Liskamo anoo pesulalaskun mukaista korvausta kirjastoauton roiskiessa vaatteeni Hatanpäänvaltatiellä 28.2.1985 klo 12.40. Kirjastoauto oli tuolloin matkalla pääkirjastosta Rantaperkiöön.

Kirjastolautakunta hyväksyi kirjastonjohtaja Elonheimon esityksestä, että Kari Liskamolle maksetaan 50 markan korvaus vaatteiden puhdistamisesta ja korvaus maksetaan yleisestä vahingonkorvausrahosta. (Lautakunnan kokouksen ptk 89 §) Kuljettajan nimeä en muista, eikä ole tarpeellistakaan muistaa. Puhdas vahinkohan se oli kuljettajalta.

Kirjastoauto oli kello neljän ruuhkassa tulossa 1970- tai 1980-luvulla Lielahdesta päin Paasikiventietä ja oli juuri Sepänkadun liikennevaloissa, kun autosta katkesi kardaaaniakseli. Autoa ajanut Pauli Kareinen toimi ripeästi ja aivan oikein. Hän laittoi varoituskolmion ja soitti korjaamolle sekä pyysi poliisia ohjaamaan liikennettä.

Itse toimin kuljettajana hätätilanteissa eli silloin, kun sijaiskuljettajaa ei saanut. Olin tulossa illalla tallille, kun kuulin Pirkanmaan ammattikoulun kohdalla autosta kovan pamahduksen. Auton vasempaan eturenkaaseen oli tullut nyrkinmentävä reikä. Pamahdus oli niin kova, että lähialosta tuli eräs mies katsomaan, että mitä oli oikein tapahtunut. Tapah- tumavuotta en muista.

Kirjastoautoille on sattunut kolme edellisiä vakavampaa tilannetta, joista selviämässä on ollut onneakin mukana. Kaksi näistä tapahtui Teiskossa 1970-luvulla. Toisessa kirjasto- auto oli tulossa Pehun pysäkiltä ja oli pienen ylämäen juurella, kun äkkiä tuli vastaan henkilöauto sivuluisussa. Kirjastoautonkuljettaja Eino Kalliomäki väisti, mutta tien reuna petti oikeanpuoleisten pyörien kohdalla ja auto kallistui uhkaavasti, mutta pysyi juuri ja juuri pystyssä. Kuljettaja ja mukana ollut amanuenssi Anneli Salonen pääsivät autosta ulos kuljettajan puoleisesta sivuikkunasta. Auton kaatumisen ojaan oli todella hilkulla. Lähistöltä löytyi kaksi isoa metsätraktoria, jotka auton molemmista päistä varovaisesti hinaten saivat auton tielle.

Toisessa tapauksessa kirjastoauto oli juuri kääntymässä Savilevon talon pihaan. Auton nopeus oli olematon, kun auton oikea etupyörä irtosi. Todella hiljaisen nopeuden ansiosta auton kori putosi pyörän päälle. Korjaus kesti pari päivää. Syyksi paljastui pyörän laakerin palaminen. Tämän jälkeen tarkastettiin kaikkien kirjastoautojen pyörien laakerit ja parista pyörästä löytyi laakerivika. Entä jos tuo pyörä olisi irronnut isolla tiellä 70-80 km:n tuntivauhdissa? Mitä kuljettaja olisi voinut tehdä? Ei oikeastaan paljon muuta kuin toivoa, että auto pysyisi tiellä vauhdin hidastuessa ja ettei auto syöksyisi ojaan.

Kolmas vakava tapaus oli kirjastoauto 2:n tulipalo torstai-iltana 19.2.1998. Autoa ajanut Esko Lehti kuvaili tapahtunutta tuoreeltaan: ”Tulimme aivan normaalilta kierrokselta Teiskosta ja ajoin auton siistimistä varten liikennelaitoksen halliin noin klo 19.40. Ehdin olla hallissa ehkä minuutin verran, kun jostakin alkoi tulla paljon savua. Ehdin juuri ja juuri juosta hallista ulos, sillä se täyttyi nopeasti myrkyllisestä savusta.” ”Kuljettajan ripeään toiminnan ansiosta kaupunki ei menettänyt toistakaan kirjastoautoa, sillä se oli juuri ajamassa halliin Esko Lehden paettua paloa. Hän esti sisäänajon.” Tämän kirjoittaja muistaa tapauksen hyvin, sillä olin itse ajamassa halliin tuota toista autoa ja tulin paikalle vain pari kolme minuuttia palon syytymisen jälkeen.

”Päivän aikana en havainnut minkäänlaisia ongelmia. Mitenkähän sitten olisi käynyt, jos palo olisi syttynyt päivällä Teiskossa, kuljettaja Lehti pohtii.” Teiskoon palokunnan tulo olisi kestänyt hyvinkin tunnin ajan ja sinä aikana tulipalo olisi voinut levitä, sillä auton vaahtosammuttimella ei paloa olisi saanut sammutetuksi. Hallissa oli kitkerää savua niin paljon, että liikennelaitoksen hallimiehet eivät voineet tulla halliin. Onneksi palokunta tuli paikalle nopeasti. Savusukeltajat saivat katkaistua akkujen kaapelit ja sammutettua palon. Auto hinattiin sitten ulos, jossa se syttyi vielä pari kertaa. Onneksi auto oli siivoushallissa, jossa ei ollut muita autoja, eikä yöpaikallaan jossa oli muitakin autoja.

Palon syytymissyö oli päävirtajohdon eristeen hankautuminen ja siitä johtunut oikosulku. Tulipalossa tuhoutuivat alustan sähköjohdot, ilmanpaineletkut jne. Auton lattiarakennetta jouduttiin parin kolmen metrin matkalta korjaamaan, mutta muuten auton sisustus ei tuhoutunut, eivät myöskään kirjat, kuten aluksi pelättiin. Sisällä oli jonkin verran savunhajua, joka poistettiin päivän kestäneellä hajunpoistokäsittelyllä. Auton korjauksen maksoi kaupungin palovakuutusrahasto. Auto korjattiin liikennelaitoksella.

Heti alkuun kävi selväksi, että auton korjaus tulee kestävämmän useita kuukausia. Mietimme mistä voisi saada lainaksi kirjastoauton. Panimme sanan kiertämään. Kävimme katsomassa mm. pientä maaseutuautoa, joka ei olisi meille sopinut. Sitten saimme Lappeenrannasta Aune Hikipäältä vihjeen, että Imatran kaupunki oli lopettanut kirjastoautotoiminnan. Otin yhteyttä Imatran kirjastonjohtaja Ritva Uotiseen ja kuulin, että heillä olisi osittain vapaana meille sopiva, vain kuuden vuoden ikäinen kaupunkikirjastoauto. Osittain vapaana olo tarkoitti sitä, että he olivat tehneet auton myymisestä esisopimuksen Maksamaan kunnan kanssa. Otin yhteyttä Maksamaalle Alf Wiklundin ja hän ymmärsi tilanteemme ja lupasi, että he lykkäävät auton hankintaa muutamalla kuukaudella niin, että saimme vuokrattua auton kesäkuun alkuun asti. Tämän kirjoittaja kävi kirjastovirkailija-kuljettaja Outi Harju-Säntin kanssa hakemassa Imatran Inkeriksi ristikirjastoauton. Imatralla sattui autolle vaurio. Auto oli kaupungin kuljetustoimiston hallissa säilytyksessä. Hallin ovi oli matala ja auton ulos ajanutta kaupungin kuljettajaa oli kehoitettu ajamaan auto kynnyksen yli varovasti. Hän ei noudattanut varoitusta, ja ulos ajettaessa auto pompahti sen verran ylös, että auton takaspoileri repeytyi. Ikävän jälkimaun jätti se, että Imatran kaupunginkirjasto pantiin maksamaan korjauslasku vaikka syy ei ollut kirjaston. Imatran Inkeri saatiin reitille jo 9.3. eli vain kolme viikkoa tulipalon jälkeen. (Harju-Säntti 1998, Kuljettaja..., Tampere lainaa...) Tulipalossa vaurioituneen kirjastoauton korjaus venyi kuitenkin niin pitkälle kesäkuun puolelle, että auto saatiin liikenteeseen vasta kesätauon jälkeen. Kesäkuu ajettiin yhdellä kirjastoautolla tilapäisen kesäaikataulun mukaan.

XX Kirjastoauton lainaustilastot

Vuosi	Lainat	Vuosi	Lainat	Vuosi	Lainat
1966	48 276	1979	317 983	1992	241 019
1967	107 964	1980	298 492	1993	255 174
1968	123 684	1981	294 025	1994	245 161
1969	141 025	1982	290 436	1995	253 790
1970	267 119	1983	256 424	1996	257 025
1971	289 972	1984	251 023	1997	264 036
1972	365 701	1985	255 105	1998	244 340
1973	362 421	1986	255 091	1999	273 977
1974	379 576	1987	244 695	2000	276 964
1975	381 917	1988	244 038	2001	268 152
1976	412 325	1989	238 927	2002	250 360
1977	423 887	1990	210 128	2003	272 769
1978	374 083	1991	221 967	2004	274 830
				2005	259 596

(Tampereen kaupunginkirjaston toimintakertomukset vv. 1966-2005)

Kirjastonjohtaja Mäkelä oli alun perin arvioinut kirjastoauton vuosilainaukseksi n. 60.000 (Kirjastolautakunnan kokouksen 30.11.1966 ptk 414 §) ja jo ensimmäisenä täytenä toimintavuotena eli 1967 lainausten määrä oli lähes kaksinkertainen. Vuosi 1970 oli ensimmäinen, jolloin toiminnassa oli kaksi kirjastoautoa ja lainaus jälleen lähes kaksinkertaistui. Kolmannen auton myötä eli Teiskon liitoksen jälkeen toimintaa voitiin jälleen laajentaa hieman myös kaupunkialueella ja vaikutus näkyy vuoden 1972 tilastossa. Kirjastoautojen lainauksessa korkein luku saavutettiin vuonna 1977 jonka jälkeen lainaus alkoi laskea Hervannan, Kaukajärven, Lentävänniemen ja Tesoman kirjastojen perustamisten myötä.

Peltolammin kirjaston perustamisella vuonna 1987 ei juuri näytä olleen vaikutusta kirjastoauton lainaukseen, vaan se pysyi ennallaan vuosina 1987 ja 1988. Lainojen määrä laski edelleen ja pienin vuosilainausluku saavutettiin vuonna 1990. Yhden kirjastoauton vähentämisellä vuoden 1993 alusta ei näytä olleen vaikutusta vuoden 1993 lainaukseen. Kolmannen auton poistuminen liikenteestä merkitsi n. 25 lainaukseltaan hiljaisemman pysäkin lopettamista, mutta yhtäkään koulupysäkkiä ei vähennetty. Toisaalta voidaan arvella, miten paljon lainaus olisi noussut, jos kolmas auto olisi jäänyt liikenteeseen.

Yleensä kirjastoauton uusiminen lisää lainausta. Tampereella ei tällaista vaikutusta voida tilastoissa nähdä ennen kuin vuonna 2003, jolloin kirjastoauto Roosaa aloitti liikenteen. Yksi syy lainauksen nousuun oli ilmeisesti se, että Roosassa on lainattaville lehdille selvästi enemmän tilaa kuin sen edeltäjässä.

Kokonaisuutena kirjastoauton lainaus nousi ensimmäisen vuosikymmenen aikana autojen määrän lisääntymisen myötä. 1970-luvun jälkipuoliskolla kirjastoauton lainaukseltaan suurimpien pysäkkien alueille perustetut uudet lähikirjastot aloittivat lainauksen lasku-

suunnan. Kuitenkin kirjastoautojen vuosilainaus vakiintui vuodesta 1983 lähtien noin 250.000 - 260.000 vuosilainan tienoille. Koko maassa tämä on korkeimpia kirjastoautojen lainauslukuja.

XXI Kirjstoautotoiminnan tulevaisuus Tampereella

Saattaa olla, että tällaiseen toiminnan tietyn ajanjakson kehittymistä kuvaavaan tekstiin ei pitäisi kirjoittaa toiminnan tulevaisuuden näkymistä. Kuitenkin tämän kirjoittajan mielestä tämä sopii, sillä kirjoituksen käsittelemä ajanjakso päättyy vuoteen 2006. Tässä luvussa esittämäni mielipiteet ovat kirjoittamisen aikana tekemissäni haastatteluisia esille tulleita sekä kirjastoauto-osaston eräiden nykyisten työntekijöiden että vs. kirjastotoimenjohtajana toimineen Tuula Ylisalmen mielipiteitä. Ovathan tämän hetken mielipiteet jo vaikkapa vuoden kuluttua historiaa.

Vs. kirjastotoimenjohtaja Tuula Ylisalmi pitää kirjastoautotoimintaa edelleen tärkeänä osana kaupunginkirjaston toiminnassa. Hänen mielestään ”Kirjastoautotoiminta painottuu ainakin näin isossa kaupungissa yhä enemmän erityisryhmien palveluun: koulut, päiväkodit ja ikäihmiset. Kirjastoautotoiminta lähenee näin kirjaston koti- ja laitospalveluita, jotka puolestaan nykyään yhä enemmän suuntaavat palvelujaan isojen sairaaloiden ja vanhainkotien sijasta palvelukeskuksiin, vaihtuviin kokoelmiin pienemmissä laitoksissa sekä kotipalveluun. Kirjastoautotoiminnan ja koti- ja laitospalveluiden sisällöllinen läheneminen on näkyvässä oleva suunta näin kaupunkiooloissa.

Ylisalmi toteaa myös, että ”Tästä huolimatta kirjastoautoja tietenkin edelleen tarvitaan myös reuna-alueiden, haja-asutusalueiden ja syystä tai toisesta kirjastoa vailla olevien isompienkin alueiden kirjastopalveluiden hoitajana. Pidämme nykyisin tärkeänä myös lähikirjastoalueiden ja kirjastoautojen keskinäistä yhteydenpitoa.” (Ylisalmi) Ylisalmi korostaa toisaalta sitä, että kirjastoautotoiminta painottuu yhä enemmän erityisryhmien palveluihin unohtamatta kuitenkin kiinteää kirjastoa vailla olevien alueiden palvelua. Toisaalta hän painottaa pääkirjaston ulkopuolella toimivien kirjastojen eli aluekirjastojen, kirjastoauton ja laitospalveluiden entistä tiiviimmän yhteistyön merkitystä.

Entäpä kirjastoauto-osaston nykyinen henkilökunta? He uskovat, että kirjastoautotoiminta jatkuu Tampereella, mutta taustalla on pieni pelon häivähdys siitä, jatkuuko toiminta nykyisessä laajuudessa. Kirjastoautotoiminta jatkuu ainakin yhdellä autolla, sillä aloittihan kirjastoauto Roosa liikennöinnin vasta vuoden 2003 alusta. Pelon häivähdys tällä hetkellä johtuu siitä, että vuoden 1991 alusta toimintansa aloittanut kirjastoauto Muumi on alkanut osoittaa jo selviä vanhuuden heikkouden merkkejä. Uuden kirjastoauton hankintaprosessi kestää ainakin kolmisen vuotta, eikä tätä kirjoittaessani kirjastoauto-osasto ole saanut mitään signaalia ylemmältä taholta siitä, aiotaanko Muumin tilalle hankkia uusi kirjastoauto. Toisen auton toiminnan lakkauttaminen ja jääminen pelkästään yhden kirjastoauton varaan aiheuttaisi liian suuria supistuksia toimintaan esim. koulujen ja päiväkotien osalta sekä alueelliseen toimintaan tilanteessa, jossa Tampereen kaupungin asutus laajenee koko ajan.

Siksi osastolla haluttaisiin uskoa, että niin kirjaston johdossa kuin kaupungin ylempien päättäjien piirissä ymmärretään se, että Tampere tarvitsee kaksi kirjastoautoa.

Toinen pelon häivähdys liittyy tätä kirjoitettaessa kahteen kirjastoauto-osaston kannalta tärkeään avoinna olevaan vakinaisen johtajan valintaan. Toinen näistä on kirjastotoimenjohtaja, sillä hän vaikuttaa omalta osaltaan kirjastoautotoiminnan tulevaisuuteen. Osasto toivoo, että virkaan valittava henkilö olisi kirjastoautomyönteinen ja ymmärtäisi, kuinka tärkeää kirjastoautotoiminta on Tampereen kaupunginkirjastolle ja sitä kautta koko Tampereen kaupungille myös tulevaisuudessa. Toinen tärkeä avoinna oleva johtajan vakanssi on kirjastoauto-osaston osastonjohtajan toimi. Tehtävää on hoidettu sijaisten toimesta jo vuoden 2005 alusta lähtien ja hoidetaan ainakin elokuun 2006 loppuun asti. Vaikka nykyinen sijainen onkin hyvä, niin sijainen on aina sijainen. Osaston toiminnan kannalta on tärkeää, että osastonjohtajana on henkilö, joka todella sisäistää kirjastoautotoiminnan ja ymmärtää sen tärkeyden.

XXII Lopuksi

Kirjastoautotoimintaa aloitettiin kokeilla Suomessa 1950-luvulla neljällä paikkakunnalla joista yksi oli Tampereen naapuri Nokia. Tampereen kirjastonjohtaja Mikko Mäkelä seurasi näitä kokeiluja ja, kun Turku aloitti maamme ensimmäisen kirjastoautoksi rakennetun kirjastoauton toiminnan vuonna 1961 ja sai siitä heti alkuun hyvin positiivisia kokemuksia, oli Mäkelälle selvää, että Tampere seuraa perässä. Hän näki jo 1960-luvun alkupuoliskolla, että Tampere tarvitsee ainakin kaksi kirjastoautoa. Jo tuolloin Tampere oli laajentunut niin paljon, että silloinen lähikirjastoverkko ei pystynyt tyydyttämään riittävän hyvin koko kaupungin kirjastopalveluiden tarvetta. Tuolloin oli myös näköpiirissä, että kaupunkiin on tulossa uusia asuinalueita, lähiöitä. Kun tähän lisätään vielä, että silloinkaan eivät kaikki koulut olleet kirjastojen lähellä, oli kirjastoautotoiminnan aloittamiselle olemassa selvä sosiaalinen tilaisuus. Vaikka Tampere aloitti kirjastoautotoimintansa vasta viisi vuotta Turun jälkeen, oli Tampere koko maata ajatellen ensimmäisten joukossa. Mäkelä ja hänen myötänsä Tampereen kaupunginkirjasto oli useissa asioissa kirjastoalalla edelläkävijä maassamme, mutta kirjastoauton osalta Mäkelä halusi, että joku muu aloittaa. Tampereen kannalta oli hyvä asia, että juuri samankokoinen Turku aloitti pioneerina ja keräsi kokemuksia, joita Tampere saattoi sitten aloittaessaan hyödyntää.

Mäkelä kuningasajatuksia kirjastoautotoiminnassa oli heti alusta alkaen yhteistyö koulujen kanssa. Jo ensimmäinen kirjastoauto alkoi käydä kolmella koululla. Mäkelä halusi laajentaa toimintaa vielä pidemmälle kirjastoperävaunujen avulla. Kuitenkin hän katsoi, että ensin on aloitettava tavallisten kirjastoautojen toiminta ja myöhemmin liitettävä mukaan perävaunut. Niiden kannalta Mäkelä pääsi tuomaan ajatuksensa esille konkreettisesti vasta aivan eläkkeelle jäämisensä kynnyksellä, jolloin se oli jo liian myöhäistä. Hänen perävaunuajatuksensa eivät toteutuneet hänen seuraajansa aikana, eivätkä myöhemminkään.

Kirjastoautojen alkuvuosikymmenen yhtenä tärkeänä tehtävänä oli toimia uusilla asuinalueilla mittarina sille, koska ko. alueelle oli tarpeellista perustaa oma kiinteä kirjasto. Tämän tehtävän auto hoiti hyvin. Itse asiassa 1970-luvun jälkipuoliskolla perustettujen uusien lähikirjastojen jälkeen ei kirjastoautojen toiminta-alueille ole perustettu kuin Peltolammin kirjasto vuonna 1987 ja sekin aluetta ajatellen hieman syrjäiselle paikalle, tosin koulun yhteyteen. Kaikki muut lähikirjastojen saamat uudet tilat ovat tulleet jo olemassa oleville lähikirjastoille, eikä niillä ole ollut merkitystä kirjastoautotoiminnan kannalta. Edes Messukylän kirjaston siirtyminen radan toiselle puolelle ei merkinnyt kuin parin lainaukseltaan pienen pysäkin lopettamista.

Aluksi jotkut kokivat kirjastoautotoiminnan kirjaston sisällä eräänlaisena ”käenpoikasena”, joka oli viemässä asiakkaita perinteisiltä eli kiinteiltä kirjastoilta. Hiljalleen tuosta käenpoikasesta on kasvanut uljas joutsen jonka tarpeellisuus myönnetään yhtenä tärkeänä osana tamperelaista kirjastopalvelua. Vai onko sittenkään? Yhtenä olennaisena tekijänä kirjastoautossa työskentelevien näkökulmasta, heidän työmotivaatiota kohottavana tekijänä ja ylipäättään kirjastoautotoiminnan kehittymiseen vaikuttavana tekijänä on ollut se, miten henkilökunta on kokenut kirjaston johdon asenteen autotoimintaa kohtaan. Kirjastoautot on pystytty uusimaan suurin piirtein kohtuullisessa ajassa. Yhden auton toiminnan lopetta-

minen oli ehkäpä ikävin asia koko Tampereen 40-vuotisen kirjastoautotoiminnan historiassa. Lopettaminen osui vaiheeseen, jolloin kireän taloustilanteen takia kaikkia lähipalveluja katsottiin kaupungin johdon taholta hyvin kriittisesti. Kirjastossa ”uhriksi” joutui yhden kirjastoauton lisäksi yksi lähikirjasto eli Pispala.

Mäkelä suosi kirjastoautoja jo pelkästään koko toiminnan aloittajana, mutta hän pyrki kehittämään toimintaa muutenkin aktiivisesti koko ajan. Mäkelän seuraaja Elna Elonheimo ei ollut näkyvä johtaja, mutta hän suhtautui enemmänkin taustalla ollen positiivisesti autotoimintaa kohtaan. Viimeisten parinkymmenen vuoden aikana, sukupolven vaihdoksen myötä, kirjastoauton henkilökunta on kokenut kirjaston johdon asenteen muuttuneen. Autot on uusittu, mutta joissakin kirjastoautoihin liittyvissä asioissa Tampere on tullut koko maata ajatellen jälkijunassa.

Kun ajattelen neljä vuosikymmentä jatkunutta kirjastoautotoimintaa Tampereella, kirjastoauto on osoittanut selvästi tarpeellisuutensa tärkeänä osana Tampereen kaupungin kirjastoa, tärkeänä osana sen kirjastoverkkoa. Kirjastoauto on liikkuvuutensa avulla ollut joustava ja kyennyt nopeasti reagoimaan tamperelaisen yhteiskunnan tarpeisiin. Kirjastoauto on vienyt kirjastopalvelut niiden ihmisten luo, joilla ei ole kiinteää kirjastoa lähellä. Kirjastoauto on joustavasti hakenut uusia kohderyhmiä, sellaisia joilla ei ole syystä tai toisesta mahdollisuutta käyttää kiinteää kirjastoa. Kirjastoauto on reagoinut nopeasti asiakkaitensa tarpeisiin, toiveisiin niin kokoelmien, pysäkkien ja aikataulujen suhteen. Auton asiakkaat ovat osoittaneet itse usein kuinka tarpeellinen juuri helposti lähestyttävä kirjastoauto heille on. Kirjastoauton henkilökunta on vuosikymmenten aikana osoittanut omalla asiakkaitten tarpeita herkästi kuuntelevalla tavallaan sen, että kirjastoauto on ollut, on yhä tällä hetkellä ja tulee olemaan myös tulevaisuudessa oleellinen osa tamperelaista kirjastotoimintaa.

Lopuksi siteeraan Suomen kirjastoseuran kirjastoautotyöryhmän nykyisen puheenjohtajan Kalle Varilan toteamusta Kirjastolehden vuoden 2006 ensimmäisessä numerossa: ”Kirjastoautot ovat aina surffanneet ihan siinä talouden, muuttoliikkeen ja elämäntapojen murroskuohujen tuntumassa. Ne ovat nimenomaan muutoksissa herkästi syrjään jäävien, kuten lasten ja vanhusten, palveluita. Auton henkilökunta on usein paras asiantuntija sanomaan missä kirjastopalvelujen säilyttäminen on sosiaalisesti tehokkainta tai missä tarvitaan uusi pysäkki.” (Verho) Näinhän se on, myös Tampereella.

XXIII Lähteet

Arkistolähteet

Tampereen kaupunginarkisto

Tampereen kaupungin kirjastolautakunnan kokousten pöytäkirjat 1962-1992
Teiskon kunnanhallituksen kokousten pöytäkirjat 1967-1971
Teiskon kunnanvaltuuston kokousten pöytäkirjat 1967-1971
Teiskon kunnan kirjastolautakunnan kokousten pöytäkirjat 1967-1971

Haastattelut

Harju-Säntti, Outi (2006). Tampere		3.2.2006
Hirn, Sven. Helsinki		14.3.2005
Kanto, Raimo. Tampere		11.3.2005
Kareinen, Pauli. Tampere		17.1.2006
Ketvel, Ulpu. Tampere	puhelinhaastattelu	19.1.2006
Kuusinen, Jaakko. Tampere	puhelinhaastattelu	9.1.2006
Piirainen, Sirkka-Liisa. Vammala		27.1.2005
Uusimaa, Riitta (2005). Tampere		11.2.2005
Ylisalmi, Tuula. Tampere	sähköpostihaastattelu	16.11.2005
Äyräs, Anneli	sähköpostihaastattelu	24. 2. 2006

Painamattomat lähteet

Eloranta, Kari (1974), Kirjastoauton työolosuhteista. Tampereen kaupunginkirjaston – Pirkanmaan maakuntakirjaston uutiset N:o 4 28.5.74 s. 5-6.
Eloranta, Kari (1991), Eikka eläkkeelle. Pilke 3/1991 s. 26-27.
Hoppu, Marjukka & Laakso, Onerva, Kirjastoauton käyttäjäselvitys 16-20.11.1992.
Tampereen kauppapilaitos. kirjastoalan jatkolinja 19.4.1993.
Inkinen, Terttu, Hevospelillä Staraan – Helsingin kirjastoauto toiminnan vaiheita.
Informaatiotutkimuksen laitos. Informaatiohistoria.
Tampereen yliopisto. Ao 9b. Kevät 2004. Tampere 2004.
Janakka, Sirkka-Liisa (1968), Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoauto toiminta. (Muistio). 1968.
Janakka, Sirkka-Liisa (1969a), Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoautot.
Vastaus Sulo Vaneen kyselyyn 25.10.1969.
Janakka, Sirkka-Liisa (1969b), Kertomus kaupunginkirjaston kirjastoautoista.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset 7/69 s. 8-10.
Janakka, Sirkka-Liisa (1969c), Kirjastoauton iskulausakilpailu 10.10.69.
Janakka, Sirkka-Liisa (1970a), Kirjastoauton nuoret asiakkaat. 1970.
Janakka, Sirkka-Liisa (1970b), Arvoisa lainaaja. 1970.
Janakka, Sirkka-Liisa (1972), Kirjastoauton ulkomaanmatkat eli Teiskoon, satoi tai paistoi.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 4 31.5.1972 s. 30-31.
Janakka, Sirkka-Liisa (1973a), Kirjastoautojen tallikysymys keväällä 1973, 1973.
Janakka, Sirkka-Liisa (1973b), Me muutimme uuteen kotiin. 1973.

- Kirjastoauton aikataulut 1966-2006.
- Kirjastoauton asiakaskysely. Tampere. 2003.
- Kirjastonhoidolliset normit kirjastoautossa. Suomen kirjastoseuran kirjastoautotoimikunta. 1983.
- Kontiainen, Sirkka, Kirjastoautotoiminnasta Tampereella. Hakeutuva kirjastotoiminta/seminaari. B 13 c7 Storbom. 22.2.1990.
- Kyykoski, H(eikki), Tampereen kaupunginkirjastolle. 12.2.1969.
- Kyöstiö, Antero (1966a), Kirjastoauto. 1966.
- Kyöstiö, Antero (1966b), Kirjastoautoa esiteltiin Tampere-päivänä.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 5 21.11.1966 s. 5.
- Kyöstiö, Antero (1971), Kirjastoauto vastaan sivukirjasto.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 2 3.3.1971 s. 16-18.
- Kyöstiö, Antero (1972a), Kirjastoauto ja kansakoulut.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 4 31.5.1972 s. 20-22.
- Kyöstiö, Antero (1972b), Shut-in tapahtuma vanhustentaloilla. 1972.
- Kyöstiö, Antero (1976), Kirjastoautojen koulukäynnit. 1976.
- Kyöstiö, Antero (1986a), Punainen viiva. Pilke 1/1986 s. 9-11.
- Kyöstiö, Antero (1986b), Kaksi vuosikymmentä autoillen. Pilke 3/1986 s. 4-6.
- Kyöstiö, Antero (1991), Tampereen uusi kirjastoauto eli Muumipeikko liikenteeseen.
Pilke 6/1991 s. 6-7.
- Kyöstiö, Antero (1992), Muumipeikon matkassa. Pilke 1/1992 s. 4-5.
- Kyöstiö, Antero (1993), Kirjastoauton käyttäjäselvitys 1992. Kommentit. Pilke 3/1993 s. 3-4.
- Kyöstiö, Antero (2004), Suomen kirjastoautotoiminnan historia. Tampere 2004.
- Kyöstiö, Antero & Vuorinen, Kirsti, Vanhuksia tapaamassa.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 4 31.5.1972 s. 17-19.
- Kärkkäinen, Mirja, Kirjastoautotoiminnan alku Teiskossa.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 2 3.3.1971 s. 12-13.
- Laaksonen, Jouko, Teiskolaisen tuumailuja.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 4 31.5.1972 s. 25-26.
- Laari, Kirsti (1965), Kävin Turussa autoilemassa. 1965.
- Laari, Kirsti (1966), Hyvät koululaiset. 1966.
- Lahjakirja 6.5.1992.
- Paksula, Aino, Teiskon kirjastoautoa autettiin.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 2 3.3.1971 s. 11.
- Perävaunu suunnitelma. 1973.
- Salonen, Anneli, Kirjastoauton koulukäynnit.
Tampereen kaupunginkirjaston uutiset N:o 3 29.4.1974 s. 5-6.
- Suni, Pentti, Kirjastoauton käynti kouluilla. 1974.
- Tampereen kaupunginkirjaston kirjastoauto. 1969.
- Uusimaa, Riitta (1989), Tarha tulee autoon. Pilke 5/1989 s. 17-18.
- Valtion kirjastotoimiston johtajan koolle kutsuma yli 15 000 asukkaan kaupunkien kirjastonjohtajien neuvottelukokous Joensuussa 11.-13.5.1960. Pöytäkirja.
- Vuodenvaihteen näköaloja. Tampereen kaupunginkirjasto – Pirkanmaan maakuntakirjasto.
Uutiset N:o 1 13.2.1975 s. 1-2.

Painetut lähteet

- Bogbusser. Planlægning, drift og teknik. Bibliotekcentralens forlag. Ballerup 1982.
- Eduskunta-aloite kirjastoautoista. Toiv.al. N:o 1973. 1947 Vp.
- Eklund, Nina, Kirjastoautojen datayhteyksissä ongelmia Tampereella.
Myyn ja Muumin vuoroja on peruttu ja reittejä muuteltu. Aamulehti 5.2.2000.
- Ensimmäinen saatiin – toinen jo suunnitteilla. Kirjastoautotoiminta alkoi Tampereella.
Aamulehti 28.6.1966.
- Halme, Hilikka, Kulttuurikeskus ja monitoimitalo. (Mikko Mäkelän haastattelu).
Tampereen tulevasta pääkirjastosta. Tammerkoski 1973 s. 284-285.
- Harju-Säntti, Outi (1998), Tampere: kirjastoautokin voi palaa. Kirjastolehti 3/1998 s. 104.
- Harju-Säntti, Outi (2003), Kirjastoauto Roosa Tampereelta esittäytyy. Kirjastolehti 7/2004 s. 25.
- Hietanen, Toini, Lukuhaluasia asuu Teiskossakin. Kansan Lehti 21.8.92
- Hirvonen, Vera, Multisiltalaisia sorretaan taas. Aamulehti 22.9.92.
- Huttunen, Anneli, Langaton tiedonsiirto toi atk:n kirjastoautoon. Ajantasa 1/95 s. 24-25.
- Keskinen, Sirkka, Kirjastoauton kirjaston liikkuva mainos. Tammerkoski 7/2001 s. 4-5.
- Kirjastoautojen tietokoneongelmat tutkitaan Tampereella. Aamulehti 27.9.2002.
- Kivelä, Juhani, Kyläkirjastosta tietokeskuksiksi. Sääksmäen ja Valkeakosken kirjastot.
Julk. Valkeakosken kaupunginkirjasto. Vaasa 2003.
- Komiteanmietintö 1950:1. Kirjastolain säädännön uudistamista varten asetetun komitean mietintö.
- Kuljettaja pelastui täpärästi kirjastoautopalosta. Aamulehti 20.2.1998.
- Kurkinen, Jari, Suomen autokoriteollisuuden historia. Jyväskylä 2001.
- Kyöstiö, Antero (2005), Kirjasto pyörillä. Kirjastoautotoiminnan alusta nykypäivään. Teoksessa Harjulta tuulee. Kirjastotoimintaa Nokialla 150 vuotta. Nokian kirjaston 150-vuotisjuhlateos.
Toim. Airi Nummelin s. 61-70. Tampere 2005.
- Mistä on kysymys? Miksi Tampereen kirjastoautot jäävät tulematta pysäkille?
Aamulehti 13.10.2001.
- Mäkinen, Ilkka, Heittämillä tulevaisuuteen: kirjastot vuoden 1961 lain jälkeen. Teoksessa:
Kirjastojen vuosisata. Yleiset kirjastot Suomessa 1900-luvulla. s. 163-213.
Jyväskylä 1999.
- Outi Harju-Säntti tyyrää työkseen Tampereen uutta kirjastoautoa. Kurikka-lehti 20.8.2003
- Pietilä, Kirsti, Entisajan kirjankierrätystä. Helsingin pitäjä. Helsinge 1994 s. 126-130.
- Rozenta, Väinu, Raamatubus Tampereest. Tartu Paevaleht Postmees 16.5.92.
- Salonen, Aino, Valtuutettujen säästöinto karsisi jo kirjastoautojen linjojakin. Kansan Lehti 9.8.92.
- Sarkola, Sirkka (1969), Kirjastoautotoiminta Suomessa. Helsinki 1969.
- Sarkola, Sirkka (1975), Kirjastoautokäsikirja. Helsinki 1975.
- Sivistysvaliokunnan mietintö N:o 19. 1947 Vp.
- Smiler Levinson, Nancy, Takin' It to the Streets. History of the Book Wagon.
Library Journal/May 1. 1991 s. 43-45.
- Suomen vanhin pian eläkkeelle. Kansan Lehti 31.5.86.
- Tampere lainaa kirjastoauton Imatralta. Aamulehti 26.2.1998.
- Tampere lakkauttaa 30 kirjastoautopysäkkiä. Aamulehti 24.9.92.
- Tampereen historia IV. Vuodesta 1944 vuoteen 1990. Tampere 1992.
- Tampereen kaupungin tilastollinen vuosikirja 2002-2003. Tampere 2005.
- Tampereen kaupunginkirjaston toimintakertomukset 1965-2005.

Tamperelaisille uusi kirjastoauto. *Kansan Lehti* 21.1.76.
Therman, U(no), Leipzigin kansainvälinen ja kirjateollinen näyttely.
Kirjastojen kannalta katsottuna. *Kirjastolehti* 1914 s. 117.
Tylli, Reima, Aika Roosa. *Kunta ja Me* 15/2003 s. 16-17.
Uusi auto vie kirjoja teiskolaisille. *Aamulehti* 7.1.84.
Verho, Seppo, Kirjastoautossa on tunnelmaa. *Kirjastolehti* 1/2006 s. 20.
Virtanen, Rauha S., Ruusunen. Helsinki 1968.
Virtanen, Tuija, Kirjastoautoa tulee ikävä. *Peltolampi. Peltolammiseuran tiedotuslehti* 3/92.



Kirjastoauton talviaikataulu 1. 9.-31. 12. 1966

Maanantai I

Takahuhdin koulu	12.45—13.30
Ruotula	13.45—15.15
Huikkaan aukio ..	15.45—16.45
Pappilan alue	17.00—17.45
Linnainmaa	18.00—19.00

Tiistai I

Tohloppi	12.30—13.00
Ristimäki	13.10—14.15
Tesoma	14.45—16.15
Ikuri	16.30—17.30
Kalkku	17.45—19.00

Keskiviikko I

Aitoniemi	12.45—13.15
Lampun tienh. ..	13.30—14.00
Ruutanan tienh. ..	14.20—15.00
Kumpula	15.30—17.00
Atala	17.15—18.30

Torstai I

Järvensivun koulu	13.00—14.30
Turjankatu	14.45—15.45
Kuoppamäentie ..	16.15—17.30
Kaukajärvi	17.45—19.00

Perjantai I

Tahmela	13.00—14.30
Hyhkyn koulu	14.45—15.45
Niemi	16.15—17.15
Pohtola	17.30—18.15
Ryydynpohja	18.30—19.00

Maanantai II

Takahuhdin koulu	12.45—13.30
Linnainmaa	13.45—14.30
Pappilan alue	15.00—15.45
Huikkaan aukio ..	16.00—17.00
Ruotula	17.15—19.00

Tiistai II

Kalkku	12.30—13.30
Ikuri	13.45—14.30
Tohloppi	14.45—15.15
Ristimäki	15.45—17.00
Tesoma	17.15—19.00

Keskiviikko II

Ruotula	12.15—14.00
Atala	14.20—15.30
Kumpula	16.00—17.15
Ruutanan tienh. ..	17.30—18.30

Torstai II

Järvensivun koulu	13.00—14.30
Kaukajärvi	14.45—15.45
Kuoppamäentie ..	16.15—17.30
Turjankatu	17.45—19.00

Perjantai II

Tahmela	13.00—14.30
Hyhkyn koulu ..	14.45—15.45
Ryydynpohja	16.15—16.45
Pohtola	17.00—17.45
Niemi	18.00—19.00

Viikko I:n aikataulua noudatetaan 28/8, 11/9, 25/9, 9/10, 23/10, 6/11, 20/11, 4/12, 18/12 alkavilla viikoilla.

Viikko II:n aikataulua noudatetaan 4/9, 18/9, 2/10, 16/10, 30/10, 13/11, 27/11, 11/12, 26/12 alkavilla viikoilla.